HISTÓRIA ORAL DO EXÉRCITO NA

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

BRASIL

TOMO 8

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO EDITORA

História Oral do Exército na Segunda Guerra Mundial

Coordenador Geral
Aricildes de Moraes Motta

História Oral do Exército na Segunda Guerra Mundial

TOMO 8
Coordenadoria Geral

Biblioteca do Exército Editora
Rio de Janeiro
2001

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO EDITORA Publicação 722

História Oral do Exército na Segunda Guerra Mundial Tomo 8

Coordenador Geral
Aricildes de Moraes Motta

Capa:
Murillo Machado

Revisão:
Andreza Tarragô
Ellis Pinheiro
Léa Maria da Costa Serpa
Ricardo Braule Pinto Bezerra Pereira

H673 História oral do Exército na segunda guerra mundial / Coordenação geral de Aricildes de Moraes Motta. – Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército Editora, 2001.
T. 8. (Biblioteca do Exército; 722)

ISBN 85-7011-305-6

1. Guerra mundial, 1939-1945 – Brasil. 2. Militares – Entrevistas. I. Motta, Aricildes de Moraes, coord. geral. II. Série.

CDD 940.540981

Os textos contidos neste Tomo referem-se a dez entrevistas e seis relatos. Das dez entrevistas, seis foram realizadas na Coordenadoria do Rio de Janeiro e Minas Gerais e uma na Coordenadoria de Pernambuco, dentro do âmbito do Projeto História Oral do Exército na Segunda Guerra Mundial; três no bojo do Projeto Memória Militar, implementado há mais de 20 anos, no Clube Militar. São três entrevistas de ex-combatentes da FEB, quatro de militares que atuaram nos patrulhamentos aéreo e marítimo e três de militares de Forças Aliadas.

Dos seis relatos, cinco são de ex-combatentes da FEB e um sobre o repatriamento dos restos mortais dos pracinhas brasileiros.

As entrevistas são apresentadas textualizadas, o que, em história oral, significa transcrevê-las sem as perguntas e com a fusão das respostas.

Impresso no Brasil Printed in Brazil

Sumário

Apresentação 7
Considerações Metodológicas 11
Introdução 21

ENTREVISTAS

Projeto Memória Militar

General-de-Brigada Thorio Benedro de Souza Lima 25
Coronel Gilberto Pessanha 79
Doutor Diaz Sebastião Cammarosano 117

Patrulhamento Aéreo e Marítimo

Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins 145
Major-Brigadeiro-do-Ar Ivo Gastaldoni 161
Brigadeiro-do-Ar João Eduardo Magalhães Motta 173
Capitão-de-Fragata Raul de Castro e Silva 183

Militares de Forças Aliadas

Tenente-General Vernon A. Walters 209
Major John William Buyers 221
Major Ladislao Dzieciolowski 231

Relatos

General-de-Divisão Heitor Borges Fortes 241
General-de-Brigada Murilo Gomes Ferreira 249
Coronel-Aviador Ruy Bandeira de Abreu 257
Tenente-Coronel Edu Vargas 267
Cabo Amynthas Pires de Carvalho 281
Soldado Augusto Alfredo Pinto 317

Glossário 353

Introdução

Ao publicar esta coletânea, o projeto denominado História Oral do Exército na Segunda Guerra Mundial vem cumprir sua finalidade e reafirmar o propósito de valorizar a memória para a construção do passado, através de mais de duas centenas de entrevistas levadas a efeito nas coordenadorias regionais encarregadas de sua execução.

Ainda mais, faz acrescer ao já rico manancial de relatos históricos, também textualizados, depoimentos provenientes de colaboradores que não pertenciam à colônia inicialmente organizada. Assim, somaram-se aos veteranos da Força Expedicionária Brasileira camaradas da Marinha e da Aeronáutica e integrantes de organizações militares aliadas que, em momentosos episódios, viveram relevantes experiências, igualmente devotados ao sagrado cumprimento do dever para com a Pátria.

Além desses, outros companheiros, prematuramente desaparecidos, e que pertenceram à gloriosa FEB, foram também lembrados.

Dentre eles, alguns cujas entrevistas se realizaram trinta anos atrás, no corpo de um projeto pioneiro, similar ao que, agora, vê-se concluído.

Implementado no Clube Militar, seu formato e concepção originais apoiavam-se nos relatos de vida e de carreira de ilustres membros da Força Terrestre, cujas vivências situavam-se nos cenários de maior expressão e significado da História do Exército.

Conhecido como Projeto Memória Militar, teve como gerente o Coronel de Engenharia e Estado-Maior Asdrúbal Esteves, ele próprio veterano da Força Expedicionária Brasileira. Sua duração foi efêmera, mas os resultados, devidamente preservados pelo Instituto de Geografia e História Militar, continuam a servir aos ideais mais elevados de seus promotores.

Com a intenção de homenageá-los e ao projeto que idealizaram, bem como destacar a valiosa contribuição daqueles veteranos, foram acrescidos a este trabalho importantes informações reproduzidas em trechos de entrevistas, especificamente relacionados à participação do Exército na Segunda Guerra Mundial.

General Aricildes de Moraes Motta
Coordenador Geral

Projeto
Memória Militar

General-de-Brigada
Thorio Benedro de Souza Lima*

Natural de Curitiba-PR, cursou o Colégio Militar do Rio de Janeiro, entre 1929 e 1934 e foi declarado aspirante-a-Oficial na Arma de Infantaria, pela Escola Militar do Realengo, em 1937. Nas atividades precípuas da carreira, serviu no 15º Batalhão de Caçadores (BC), Curitiba-PR; na 6ª Cia/13º RI, Hamônia-SC; 7º RI-Santa Maria-RS; 1º BC-Petrópolis-RJ; Batalhão de Guardas, RJ-RJ; 11º RI, São João Del Rei-MG. Freqüentou os cursos da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais e da Escola de Comando e Estado-Maior, tendo sido instrutor da Escola Militar do Realengo, da Academia Militar das Agulhas Negras, do CPOR-Curitiba e da EsAO. Entre as diversas funções de Estado-Maior, exerceu as de Ch EM da Bda Mista de Corumbá-MS. Na FEB, foi Comandante da Cia de Petrechos Pesados do I Batalhão do 11º RI, Regimento Tiradentes. Nas atividades civis exercidas pelo General Thorio, destacam-se as de Professor em Comissão da UERJ, ocupante de cargos da Alta Administração da Petrobrás, nacional e internacionalmente, e conferencista nos campos da Logística Industrial e Atividades de Material. Por sua participação na Segunda Guerra Mundial recebeu as seguintes condecorações: Cruz de Combate – 1ª Classe, Medalha de Campanha, Medalha de Guerra e Cruz de Guerra com Palma, da França.

Faleceu em 31 de março de 1981.

---

* Comandante da Companhia de Petrechos Pesados do I Batalhão do 11º Regimento de Infantaria, entrevistado em 14 de novembro de 1978.

Numa ocasião qualquer, aproximadamente em março de 1943, recebemos um radiotelegrama do Ministro da Guerra, perguntando se gostaríamos de ser comissionados no posto de Capitão para integrarmos a Força Expedicionária Brasileira, em preparação.

Em face da resposta afirmativa, deixamos a Escola Militar, onde já acompanhávamos a turma, como instrutores do 3º ano, iniciando o período letivo, e fomos transferidos para o Depósito de Pessoal da Força Expedicionária Brasileira que se encontrava estacionado na cidade de Taubaté, em São Paulo.

Dessa forma, pudemos aprimorar, cada vez mais, a nossa capacidade como instrutor, o que nos permitiu manter aperfeiçoados, em todos os sentidos, em todos os campos da atividade militar e que realmente foi muito útil porque, como dissemos, ao ingressarmos na Força Expedicionária Brasileira, e depois, na Itália, estávamos perfeitamente atualizados e possuidores de todos os conhecimentos necessários

Durante a campanha da FEB ocorreu um acidente que poderia ter sido muito grave se houvesse grande concentração de tropa. Eu me recordo de uma ação alemã muito intensa, pelo que, naquela ocasião, foi preciso adotar regime de tiro máximo. O cabo Alkmin, Chefe de Peça, era um veterano e experimentado em tiro. Mas fugiu à regra, quis imprimir um regime maior do que a peça podia suportar. Como conseqüência, ainda não havia saído uma granada quando ele já estava introduzindo uma outra no tubo. O resultado é que o cabo foi gravemente acidentado, tendo perdido a mão em conseqüência desse fato. Na ocasião do acidente, relembrei o acontecido, porque foi um fato muito chocante. Socorremos o cabo Alkmin, em estado muito sério e o levamos para o hospital.

Logo depois da guerra pressentimos que houve preocupação em aproveitar o pessoal da FEB para as escolas. Nessa época, foi para a Academia Militar uma equipe de tenentes ex-combatentes da FEB, considerados muito bons, que passaram a ser comandantes de Pelotão na Academia. Sempre se especula se houve algum aspecto em particular, alguma influência marcante desses tenentes, entre os quais, por exemplo, os atuais generais Octavio Costa e Coelho Netto. A preparação de oficiais entregue a companheiros experimentados em atividades militares no campo de batalha evidentemente dá maior confiança, estabelece maior crédito, em relação aos conceitos e às idéias, especialmente nos exercícios táticos e de combate. Isso, de certa forma, observávamos e julgávamos que fosse uma diretriz correta: aproveitar oficiais que tivessem outras qualificações, inclusive as de Instrutor, para que, somadas ou acrescidas à sua experiência na guerra, pudessem servir como exemplos marcantes de chefia e liderança para os cadetes. Reparamos e sentimos a vibração do cadete, a verdadeira emoção de que ficava possuído

quando, em determinadas instruções, nós os empregávamos em condições semelhantes às da realidade.

Devo esclarecer que fiz um Diário de Guerra, um Diário de Campanha, em que registrava os eventos principais. E o utilizamos, algumas vezes, na realização de exercícios. Recordo-me que, tradicionalmente, um deles, montado pela minha Companhia, na AMAN, era a reprodução exata de uma jornada noturna, em frente a Monte Castelo, onde registrávamos, inclusive, as horas e os principais acontecimentos da noite: um bombardeio noturno alemão, uma infiltração de patrulha, a chegada de um "tanque" de reconhecimento americano e as ligações que se estabeleciam, a saída de uma patrulha nossa, o regresso e o relato que seus integrantes faziam. Montamos, uma vez, um exercício calcado, exatamente, numa noite rotineira de campanha. E os cadetes, alertados e motivados porque se tratava, realmente, do resultado da observação de um fato real, deram vida extraordinária ao exercício. Este episódio foi o suficiente para provocarmos uma atenção muito grande. Daí concluirmos, efetivamente, ter sido uma motivação superior, de muito interesse; mas, por outro lado, tínhamos todo o cuidado de evitar que os febianos se julgassem uma tropa, por diferentes razões, melhor do que qualquer outra, já que dessa atitude poderia decorrer uma inversão hierárquica de conseqüências muito sérias. Como um tenente, oriundo da FEB, julgar que um capitão, que não tivesse a sua experiência, não fosse competente para comandá-lo. Ou o caso de um sargento de Infantaria, que lutou na Itália, ao receber, na sua tropa, um aspirante egresso da Academia, e julgar que não devesse sujeitar-se à subordinação do oficial.

Indiscutivelmente, uma tropa de elite, que é permanentemente submetida a exercícios especiais, que dispõe de uniforme com peças distintas das comuns, uma tropa levada a um elevado grau de treinamento e distinção, pode, no dia de amanhã, constituir-se num perigo, caso seja enquadrada dentro de um dispositivo em que se nivele, em termos de representação, à outra tropa, considerando uma missão específica. Creio que esta seja uma observação que cabe, porque há exemplos, num caso e noutro, de que problemas, principalmente de ordem disciplinar, têm surgido no exercício de atividade conjunta ou, por outro lado, quando devemos caracterizar que muito mais importante que uma tropa especial é o Comando Superior, é o Exército, enfim, sempre mais importante do que a Unidade, que é subordinada.

A Companhia do Regimento não deveria ser apenas a melhor Companhia, teria que ser a melhor do Exército. Em torno dessa idéia, através de competições sadias, pudemos aprender muito com o Capitão Renato de Castro Muniz de Aragão.

Desejamos salientar também uma figura que, posteriormente, se tornou muito conhecida no cenário nacional, que foi Humberto de Alencar Castello Branco. Servi-

mos com o Marechal Castello Branco em várias oportunidades, entretanto, a que mais nos impressionou, ao convivermos, deu-se quando éramos tenentes e subordinados a ele na Escola Militar do Realengo. Aliava a uma cultura extraordinária o tratamento dos mais cordiais, fazendo de seus subordinados, conscientemente, amigos.

Também desejo expressar a admiração muito grande que tive pelo então Comandante da Força Expedicionária Brasileira, o General João Baptista Mascarenhas de Moraes. Nós o conhecemos como Coronel. Naquela ocasião, éramos alunos do Colégio Militar, candidatos à Escola Militar. Viajando com o então Coronel Mascarenhas, de Curitiba para o Rio de Janeiro, travamos contato com ele, de uma forma íntima, quase que nos integrando à sua família. Posteriormente, foi nosso Comandante na Escola Militar do Realengo e, mais tarde, nos conduziu à guerra. Em todas as ocasiões, sempre olhamos a figura exponencial do General Mascarenhas de Moraes como um verdadeiro condutor de homens, na guerra ou na paz.

O Coronel Olympio Falconière, Comandante do 7º RI, encarnava para nós o Comandante de tropa ideal. Com o Curso da Escola de Estado-Maior, possuía uma série de admiráveis atributos e aliava à capacidade profissional altamente acentuada o elevado espírito de chefia, combinando ações administrativas com a cultura exponencial de que era possuidor.

Recordamos, como alunos, a nossa Escola de Estado-Maior e destacamos grande parte da turma bem como o General Milton Tavares de Souza. Na oportunidade Tenente, era esclarecido instrutor da Escola, formadora de oficiais de Estado-Maior, que aliava profundos conhecimentos à objetividade no exame de todos os problemas e conduzia a análise crítica dos temas expostos com muita propriedade e bastante segurança. Enfim, representou o protótipo do instrutor que admiramos pela soma das grandes qualificações.

É muito importante estabelecer considerações acerca do Brasil na Segunda Guerra Mundial e, particularmente, relembrar os aspectos referentes à participação da Força Expedicionária Brasileira no Teatro de Operações do Mediterrâneo. Refiro-me aos dizeres de uma placa existente no saguão de entrada do Clube Militar, inaugurada em 18 de julho de 1945. Está escrito o seguinte: “Aos bravos camaradas, sobreviventes e mortos gloriosos da Força Expedicionária Brasileira – os soldados de terra, mar e ar – e à mulher brasileira, simbolizada na abnegação sublime das enfermeiras, os que em defesa do Brasil atravessaram o Atlântico e lutaram pela humanidade. O Clube Militar”.

Esta homenagem reflete o significado da efetiva participação do Brasil na Segunda Grande Guerra. A FEB não foi uma simples expedição militar. O seu espírito foi exaltado no País pelo exemplo e inúmeros desafios que venceu.

Um dos aspectos mais positivos da presença brasileira foi o despertar da confiança do homem nas suas próprias potencialidades não como uma dádiva e sim como uma conquista, uma contribuição e uma certeza. A Segunda Grande Guerra propiciou maior união entre soldados e marinheiros, pelos feitos heróicos dos nossos marujos na proteção dos comboios brasileiros que demandavam a Itália. Revigoraram-se, da mesma forma, os laços fraternos com a heróica Força Aérea Brasileira, seja no patrulhamento de nosso litoral seja nos céus da Itália, onde executou importantes e proveitosas missões para a vitória aliada.

Em vista desses aspectos, desejamos fazer uma outra observação, dizendo que, ao comentarmos esses fatos, efetivamente estamos escrevendo a própria História. O Marechal Floriano de Lima Brayner, em 1968, publicou um livro intitulado: *A verdade sobre a FEB - Memórias de um Chefe de Estado-Maior na Campanha da Itália* – Civilização Brasileira – impresso no mesmo ano. Logo no início, na página 9, o escritor declara: "Escrever História é sempre um grande risco. É abrir uma linha de polêmica cuja profundidade não se poderá avaliar nunca, mormente se se pretende historiar assuntos recentes cujos protagonistas ainda estão vivos ou desapareceram há pouco tempo. É um fenômeno interessante, largamente provado através do tempo. À medida que os dias e os anos vão se escoando, processam-se verdadeiras reações cerebrais deformando os conceitos e os fatos, de tal modo que as próprias dimensões se tornam elásticas, servindo de base ao arrependimento, como remédio *a posteriori*, de tudo o que deveria ter sido feito de outra maneira.

A História Militar é o gênero mais perigoso e mais difícil porque se destaca da História Geral para fazer incidir seu trabalho analítico em determinadas circunstâncias, no mais rude individualismo, criando heróis ou destruindo reputações.

Poucos anos após, em 1973, a Livraria São José editou novo livro do Marechal Brayner. Deste livro, *Luzes Sobre Memórias*, seria interessante registrarmos algumas observações do Marechal Brayner, a respeito de escrever ou fazer História."

Diz o Marechal, na página 9 do Prefácio: em *Luzes sobre Memórias*, como o seu próprio nome está dizendo, há um tempo de esclarecer certos episódios da Campanha da Itália, corrigir possíveis injustiças e lançar um pouco mais de luz sobre a personalidade do Marechal Mascarenhas de Moraes.

Verificamos que, cinco anos depois, ele mesmo diz que certos episódios da Campanha da Itália devem ser esclarecidos e corrigidos. Adiante, na página 10, esclarece: "Como disse recentemente um ilustre jornalista e escritor, várias são as verdades sobre o mesmo fato histórico. Cada um se julga dono da verdade. Haverá 1.001 para serem relatadas, mas uma única será a verdade absoluta, aquela que

talvez não chegue a ser escrita, se o seu principal personagem não a revelou ou levou-a para a sepultura."

Finaliza ainda com o seguinte conceito: "Alguns episódios foram contados de maneira imperfeita no livro *A verdade sobre a FEB*, sem todavia procurar atingir a honorabilidade das pessoas envolvidas. Aqueles que viram fantasmas nas minhas entrelinhas que focalizaram os episódios aludidos é porque têm a consciência intranqüila."

E aí se refere, principalmente, ao caso ocorrido com o I/11º RI, na manhã de 12 de dezembro de 1944, no malsucedido ataque às localidades de Abetaia e Valle, vizinhas de Monte Castelo.

Outro livro polêmico é o conhecido *Depoimento de Oficiais da Reserva sobre a FEB*. Quando o compulsamos, vemos que há inúmeros fatos que convêm serem submetidos às nossas considerações, porque, à semelhança do depoimento, são livros escritos por testemunhas, registros escritos de fatos sobre os quais há grandes divergências de opiniões, como por exemplo o artigo denominado *A conquista de Camaiore - dois depoimentos diferentes*. Nas folhas 389 do artigo a que me refiro, encontramos: "É nosso objetivo no presente capítulo reproduzir dois trabalhos de valor documentário, publicados em dois jornais diferentes. Um, no jornal oficial da Divisão Brasileira, refletindo a opinião do Estado-Maior, e o outro, no jornal dos pracinhas, refletindo a opinião dos combatentes brasileiros da primeira linha e publicados incidentalmente em época aproximada. Abster-nos-emos de maiores considerações após a sua transcrição, deixando ao leitor a tarefa de tirar as conclusões. Todavia, não podemos deixar de assinalar que se trata de observadores do mesmo acontecimento, naturalmente sob os ângulos pelo qual viram, como o viram, como imaginaram ter ocorrido, ou mesmo em função de certas conveniências. Uma coisa é certa: os feitos militares só são testemunhados realmente por poucos, exatamente aqueles empenhados na ação ou muito próximos do local onde ela se desenrola. E só esses poucos estão em condições de dar um depoimento mais ponderado."

Então, temos dois artigos escritos na mesma ocasião por testemunhas e focalizando os acontecimentos de uma maneira inteiramente diferente.

Assim, a manobra de Camaiore vista pelo Tenente-Coronel João de Almeida Freitas, Chefe do Estado-Maior do Destacamento FEB, grupamento inicial que operou sob o Comando do General Zenóbio da Costa, é por ele referida como acontecimento, evidentemente, num tom que, com uma simples análise crítica militar, pode-se dizer que é parcial, unilateral. Por exemplo, ele indaga " *O que é Camaiore? É uma pequena cidade de cinco mil almas que estava defendida por um elemento avançado alemão.*" Elemento avançado, altamente diluído. E ele acrescenta que *"Camaiore não representa... não tem significado... A sua conquista cresceu imensamente e foi proje-*

tar-se na História Militar do Brasil e quiçá dos exércitos da Itália , como o lugar onde se desenvolveu uma das mais belas manobras do Exército.”

Evidentemente, examinamos esse aspecto e verificamos que eram exatamente vanguardas em contato. A única coisa que podemos afirmar é que Camaiore foi, a 18 de setembro, a primeira vitória, a primeira conquista de uma cidade *piccolo paese* de cinco mil almas. Mas, não podemos definir que esta conquista se projeta na História Militar do Brasil e dos exércitos da Itália, “onde se desenvolveu uma das mais belas manobras do Exército”. Nós, como oficiais de Infantaria, acostumados a manobras deste tipo, não concordamos com isto.

Certamente, o objetivo deste artigo era exaltar a personalidade do Comandante, mas o Comandante da Infantaria Divisionária e não o do Primeiro Escalão. Tanto que, em certa parte, consta assim no artigo: “Enquanto os brasileiros entravam pelo Sul, vindos da estrada de Massarosa, os alemães fugiam rumo ao Norte, para os contrafortes dos Apeninos que dominavam a cidade à distância. Os soldados estavam eletrizados com a presença de um General no Posto Avançado. A cidade foi tomada, e o inimigo, que sempre contra-ataca, não o fez, talvez graças à ousadia e ao ímpeto da operação.”

Evidentemente, isto é distorcer a História, não é escrever História. É estabelecer polêmica, como efetivamente o artigo conseguiu. Na mesma ocasião, pouco depois, aparece um segundo testemunho sobre a tomada de Camaiore, que apareceu num jornalzinho de campanha denominado *E a Cobra Fumou*, órgão do I Batalhão do 6º RI, número 11, de 31 de março de 1945. Seu autor foi o Tenente José Alfio Piason, Diretor do jornal e S/2 do Batalhão de onde saíram os elementos participantes da tomada de Camaiore. Relata, no entender dele, como realmente se processou a manobra de Camaiore, manobra essa que, na palavra do antigo Chefe de Estado-Maior do Destacamento FEB, “impediu que o inimigo rocasse algumas de suas Divisões para outras frentes e foi projetar-se na História Militar do Brasil e quiçá dos exércitos da Itália como o lugar onde se desenvolveu uma das mais belas manobras do Exército”.

Então, uma simples tomada de posição de elementos altamente diluídos de vanguarda pode realmente estabelecer, como estabeleceu, uma polêmica muito grande.

Estamos fazendo referências a este problema e, ao mesmo tempo, ao livro *O Depoimento dos Oficiais da Reserva sobre a FEB*, sobre o qual o escritor R. Magalhães Júnior tece considerações, iniciando sua crônica com o seguinte título: “Um livro corajoso e necessário”. Examina o livro resultante da colaboração de 15 de nossos heróis da Campanha da Itália, sem esquecer, entre eles, uma enfermeira e um padre.

Julgamos que este livro possui uma série de vantagens. Mas não interpreta com fidelidade certos fatos, porque seus escritores exerceram uma função limitada.

Não eram nem Comandantes de Companhia e sim de Pelotão. O ângulo, o enfoque utilizados eram muito restritos, sem uma visão geral dos acontecimentos. O livro peca, principalmente, por este aspecto. Há críticas feitas às deficiências, realmente existentes, na organização militar, na mobilização, no recrutamento, na seleção etc; mas a abordagem não é correta. Evidentemente existe um tom de crítica, mas sem visão construtiva e sim destrutiva.

Não queremos tirar o valor do livro, pois é altamente interessante, mostra como o Tenente de Infantaria viu a guerra. Sentimos a fala do subalterno, do sargento, do soldado, e, por eles, através deles os tenentes fizeram ou quiseram fazer chegar aos escalões de chefia problemas que não eram focalizados e examinados, porque estes últimos escalões sequer conheciam tais detalhes.

Ainda falando sobre a literatura ampla do Marechal Brayner, referimo-nos ao terceiro livro, *Recordando os Bravos*. Há algumas contradições, certas incoerências. Na página 101, quando fala sobre o Marechal Euclydes Zenóbio da Costa, diz o seguinte: "Zenóbio da Costa se situa entre os grandes chefes militares de nossa História, como Osório e Sampaio, cuja virtude máxima era a bravura indômita, sendo que estes eram homens de uma formação maravilhosa que lhes permitiu preservar e exaltar as virtudes militares, sem terem feito qualquer passagem pela Escola Militar de Formação." Na página sete, em relação ao General Zenóbio, diz ainda o seguinte: "No mesmo plano de exaltação chamo novamente ao julgamento póstumo essa figura quase lendária do General Euclydes Zenóbio da Costa que se reformou no posto de Marechal e chegou ao posto de Embaixador do Brasil, no Paraguai. Eu o chamei muitas vezes de *Cacique de Corumbá*, sua terra natal. Nasceu realmente para comandar, para viver no meio de sua gente, como se fosse uma tribo, em que ele exercia a autoridade arbitrariamente."

Penso que se é essa a realidade, não se trata de um Chefe Militar semelhante a Osório e Sampaio, cujas virtudes foram exaltadas, mas porque eram realmente Comandantes. Não acredito que seja Grande Comandante aquele que comanda sua tropa como se fosse uma tribo, em que a autoridade é exercida arbitrariamente.

Observando, ainda, *A verdade sobre a FEB*, páginas 94 e 95, e *Recordando os Bravos*, queremos fazer referência a um aspecto relacionado às ações desenvolvidas por nosso Batalhão, sobre as quais também temos autoridade para examinar. Trata-se da debandada da Unidade, na noite de dois para três de dezembro. Diz o General Brayner na página 264 de *A Verdade sobre a FEB*: "A entrada em posição na jornada de dois de dezembro não foi precedida de um minucioso reconhecimento no terreno e principalmente do inimigo. O que interessava, especialmente a uma tropa não experimentada em combate, era conhecer as possibilidades e manifestações costu-

meiras do inimigo. A maioria dos combatentes se preocupa muito com o que lhe pode acontecer. Somente depois de dominar esse estado de espírito é que dá o máximo de sua reação.

Na noite de dois para três de dezembro, patrulhas alemãs de efetivo crescente abordaram energicamente toda a frente defendida pelo I/11º RI, particularmente na Região de Guanela. Pareciam informados da existência de tropa nova no setor, talvez devido à delação de habitantes ou olheiros italianos da região. Entre 21 e 23 horas a agressividade do inimigo acabou abalando a moral da tropa inexperiente. Essa instabilidade contagiou inexplicavelmente os capitães, sem que o Comandante do Batalhão os pudesse controlar. Os bombardeios seguidos e a pressão das patrulhas provocaram o descontrole. Em dado momento a 1ª/I Batalhão, em pânico, abandonou as posições, levando o seu Capitão que não soube se impor."

E continuando: " ...era um golpe de fatalidade, dessas que têm acontecido em todas as guerras, em todos os exércitos do mundo, absolutamente imprevisível. Os mais surpreendidos foram os capitães, que se tornaram, por isso mesmo, os grandes responsáveis, pois eles é que tinham a tropa na mão, diretamente."

O Marechal Brayner, em *Recordando os Bravos*, em relação a esse fato faz considerações sobre problemas existentes em seu Estado-Maior, entre as 2ª e 3ª Seções, Na página 95 diz: "No dia dois de dezembro de 1944, a 3ª Seção tomou a iniciativa de promover a entrada em linha do I/11º RI, Unidade recém-chegada do Brasil, na região extremamente delicada de Guanela, no sopé de Monte Castelo. Tropa bisonha, mal armada e mal instruída, sem conhecimento algum do setor. Não houve o necessário e indispensável ajustamento entre as 2ª e 3ª Seções, e disso só me apercebi quando o Chefe da 3ª Seção pediu a minha presença para enfrentar o desastre iminente.

O inimigo, partindo de Monte Castelo, atacava com grande potência de fogo, à frente dos 1º e 11º RI, usando até mesmo lança-chamas. A surpresa liquidou a brava Unidade, vítima de circunstâncias. Acabou desprendendo-se das posições, tomada pelo pânico. Os oficiais, particularmente os capitães, nada puderam fazer, foram levados de roldão."

Nesta ocasião, para se usar um argumento, o Marechal estabelece uma série de considerações e acha que os capitães não tiveram absolutamente culpa na ação, ao passo que em *Na Verdade sobre a FEB* diz taxativamente que os responsáveis por essa ação eram os capitães.

Como participantes e testemunhas, vamos também dar o nosso depoimento sobre esse episódio; discordamos do General Brayner, porque houve circunstâncias outras; inclusive diríamos que as causas, em grande parte, eram responsabilidade do Estado-Maior, que não pôde planejar, com precisão, o movimento, o transporte das

companhias para a Zona de Reunião, para, deste ponto, alcançarem as posições de combate. Resultou que as substituições foram feitas ao clarear do dia e o alemão se apercebeu. Falha indiscutivelmente do Estado-Maior.

Dentro desse quadro estamos estabelecendo, com o devido cuidado e importância, as interpretações emocionais decorrentes dos fatos que os participantes viveram intensamente. Por isso, o meu enfoque será basicamente o de um Capitão Comandante de Companhia, *troupier*, que visualizou as ações no âmbito de seu Batalhão, enfatizarei o papel do combatente, do pracinha, procurando ressaltar o seu comportamento em Campanha, deixarei claro que a experiência vivida por mim foi ampla, pois o I /11º RI tomou parte saliente nas grandes ações da FEB. O "Batismo de Fogo" foi dramático, como já evidenciamos, mas, posteriormente, o Batalhão tomou parte saliente no combate de Castelnuovo. Foi quem conquistou Montese e proporcionou a ligação da Força brasileira com os franceses em Susa, porque foi uma das primeiras tropas aliadas a ocupar a grande Cidade de Turim, permitindo que o Vale do Pó fosse inteiramente conquistado pelos brasileiros.

Creio também que devo referenciar alguns aspectos interessantes mas que necessitam ser mais estudados porque são pouco conhecidos; a eles intitulamos *Complementos para a História da FEB*. Esses aspectos não são muito conhecidos, seja em face de uma literatura restrita seja pela dificuldade de compulsar-se a documentação oficial, tornando-se necessário ampliar a pesquisa, no sentido de ressaltar a verdade histórica. Destaco alguns desses pontos:

1º – A escalada do envolvimento do Brasil na Segunda Grande Guerra;

2º – Ação da 5ª Coluna no Brasil, inclusive ações de sabotagem;

3º – Origens do distintivo Cobra fumando;

4º – Perdas e gastos brasileiros na Segunda Guerra Mundial;

5º – Considerações sobre a personalidade de Bruno Larsen, desertor brasileiro na Campanha da Itália;

6º – A vida dos prisioneiros brasileiros em campos de concentração alemães;

7º – Galeria dos heróis nacionais e os aspectos que devem ser focalizados: por duas vezes, os alemães enterraram brasileiros e deixaram inscrições relativas aos feitos heróicos desses brasileiros;

8º – Atuação dos *partisans* em apoio às operações militares;

9º – Aspectos da desmobilização da FEB;

10º – Aspectos psiquiátricos na Itália, especialmente casos de neuroses;

11º – Análise crítica militar das operações em que a FEB tomou parte;

12º – O espírito da FEB e o Brasil de hoje, isto é, a influência da FEB no Exército e particularmente no País.

Como verificamos, são uma série de pontos altamente interessantes, no meu entender, e que poderiam servir de detalhes de complementação.

Gostaria de fazer considerações sobre a minha contribuição particular à História da FEB. Fizemos, em 1976, no Clube Militar, no dia 14 de abril, uma conferência sobre Montese. Utilizamos recursos audiovisuais como a Banda do I Exército, conseguimos levar o estandarte do Regimento Sampaio, utilizamos o Canto Coral da Petrobras, produzimos cerca de cinqüenta *s1ides*, convidamos algumas famílias de expedicionários mortos, porque quisemos homenageá-los através delas e especialmente a figura do aspirante Mega, que foi cadete diretamente vinculado a mim, por dois anos e meio, na Escola Militar, a quem estávamos afetivamente muito ligados. Era nosso desejo prestar uma homenagem aos mortos através do Mega.

A sessão foi desenvolvida no Clube Militar. Depois disso fomos convidados para fazer uma série de outras conferências, que realizamos, no mesmo ano, na Escola de Material Bélico, na Academia Militar das Agulhas Negras, no Lions Club, na Universidade Santa Úrsula. Temos alguns trabalhos escritos como *A minha experiência em Campanha*, *Um revés brasileiro na Itália*, publicados na Revista do Clube Militar, "O Espírito da Força Expedicionária Brasileira e o Brasil de Hoje", uma conferência que fizemos em 1977, na Academia Militar das Agulhas Negras, *Como a Infantaria vê o seu observador avançado de Artilharia*, publicado na *A Defesa Nacional*, *Glórias Nacionais – Tenente Max Wolff Filho* – Revista Aspiração do Colégio Militar e retalhos do meu Diário de Campanha.

Por falar em Diário de Campanha, alguns trechos foram escritos em determinadas ocasiões especiais, seja no navio-transporte seja ao desembarcar na Itália, nas marchas, nos deslocamentos, acampamentos e também em plena ação. Ele nos acompanhou durante muito tempo e nós assim o iniciamos:

"O Diário de Campanha é uma coisa íntima e sagrada, um confidente nas alegrias e tristezas, o nosso amigo inseparável e leal a quem confíamos as nossas decepções, amarguras e também as nossas vitórias. Nele surgem, a par de episódios alegres e passagens divertidas, nossas esperanças e ideais, enfim, o sentimento dos instantes que passam e são fixados com toda a franqueza possível, configurando, portanto, documento inestimável, principalmente quando se trata de fatos que dizem respeito à participação ativa do Brasil na Segunda Grande Guerra."

Hoje, o Diário de Campanha é recordado com grande vibração porque nos faz reviver os momentos emocionantes em que foi escrito.

Faz relembrar nomes que em outras ocasiões significavam mocidade, entusiasmo e ações. Hoje suas matérias, seus corpos estão fragmentados pela ação do tempo. No entanto, seus nomes e suas imagens já não pertencem às familias e aos

amigos. Permanecem na gratidão de nossa História. A esses companheiros, sacrificados pela grandeza do Brasil, a nossa saudade e o propósito de continuar a servir à Pátria, concorrendo com uma melhoria gradual em todas as suas atividades, demonstrando, dessa maneira, que os espíritos dos nossos mortos continuam a guiar as nossas ações.

Começamos o nosso Diário no dia 21 de setembro de 1944, numa quinta-feira, dizendo que: "Aproximadamente às 19 horas de ontem, 20 de setembro, entrava o último homem da minha Companhia a bordo do *General Meighs*. Dissemos no dia seguinte: "Em 22 de setembro já estávamos desatracados, mais ou menos em frente à Praça Paris, e o comboio estava se formando. Havia dois destróieres acompanhando o navio, o nosso e, ao lado, o transporte que levaria o 11º RI. E, atrás, dois cruzadores. Um americano e o outro brasileiro, o *Rio Grande do Sul*.

Apesar de todas as precauções tomadas no sentido de mantermos o sigilo da viagem, os navios atravessaram a Baía, e os passageiros da barca Rio-Niterói nos deram adeus alegremente, as suas despedidas. Evidentemente, foi um contra-senso muito grande entre as medidas que foram tomadas de sigilo não termos podido nem nos despedir de nossas famílias e depois recebermos um bota-fora de uma maneira tão ostensiva."

"No dia 27 de setembro de 1944, numa quarta-feira, às 10 horas, o navio foi alegrado com a presença do Rei Netuno, representado pelo Tenente-Coronel Moraes, com sua corte e banda de música. A alegria foi grande. Navegava ao nosso lado o barco que conduzia o Regimento Sampaio; nele seguia o General Cordeiro de Faria, Comandante da Artilharia Divisionária, que enviou o seguinte telegrama ao Infante General Falconière, que estava no nosso navio. O telegrama dizia o seguinte: "Comandante do navio instituiu um prêmio de 100 dólares a quem primeiro visse a Linha do Equador. Há motim a bordo pois os oficiais de Infantaria juram que a viram nitidamente."

Esse telegrama não ficou sem resposta, e o General Falconière respondeu afirmando que "os artilheiros se agarraram com unhas e dentes aos seus beliches com receio de choque de navio com a Linha do Equador". As piadas continuaram a tomar conta do navio e houve quem afirmasse ter visto a Linha do Equador toda cheia de bandeiras verde-amarelas. Nós fazemos esse relato para demonstrar inclusive o moral elevado da tropa a bordo.

Ainda continuando a narrar as nossas impressões: "No dia 28 de setembro, numa quinta-feira, continua um calor tremendo, não há canto nem lugar do navio que não nos inunde de suor. Aliás, o espaço vital é difícil porque não há um lugar vago. Andamos sempre nos apertando uns aos outros para encontrar um lugar onde se pudesse descansar e ficar sossegado."

E nós dissemos, na ocasião: "....acabei de conhecer uma pessoa que tem uma função interessante. É o Comandante do Pelotão de Sepultamento. Seu nome já se tornou conhecido como "Tenente Caju" e seus auxiliares são o "sargento São Francisco Xavier" e o "cabo São João Batista", que são os três cemitérios do Rio de Janeiro."

É escusado dizer que os trocadilhos já existiam em grande número. Falava-se da impressão que causava o tamanho e forma de alguns companheiros avantajados e na satisfação com que ele faria o seu serviço em alguém que não fosse muito do sou agrado. Quem possui dente de ouro não ri perto dele. Tudo é motivo para fazer passar o tempo, que era incrivelmente moroso a bordo do navio que nos levava para a guerra.

Há uma outra série de observações que julgamos que devam ser feitas. Uma refere-se aos nossos aliados de maior importância, o americano do norte; a impressão geral dada pelos companheiros é que êles têm mentalidade e consciência sadias; por exemplo, observa-se que a hora do serviço é sagrada e a ele se consagram de corpo e alma. Como característica principal, há uma exata noção de responsabilidade. Têm compreensão do princípio humano e racional do trabalho consciente e de que há tempo para tudo, inclusive para a folga, quando prevalecia boa dose de humorismo e outras formas de ativar a vivacidade de espírito.

Esses comentários às vezes são feitos em relação ao Brasil, de certa forma depreciativos, e acreditamos que a convivência com os aliados venha efetivamente nos facilitar muito.

A bordo, procuramos estabelecer considerações sobre a situação em que se encontrava a nossa Companhia. Havia um mês que tínhamos assumido o Comando da CPP-l do 11º RI e estávamos altamente preocupados, porque era altamente deficiente o seu grau de instrução. Escrevíamos em nosso diário, na ocasião:

"Tenho pensado muito na responsabilidade de um Comandante de Companhia, em tempo de guerra. Entregam a ele oficiais, cerca de 160 praças, sargentos, subtenentes para que lhes asseguremos o direito de viver, isto é, de vencer o inimigo. Precisamos dar-lhes instruções adequadas, preparar os quadros, as seções, os pelotões, dar-lhes os conhecimentos necessários a fim de que possam cumprir as suas missões da melhor maneira possível. A minha Companhia está com o efetivo completo, mas as suas condições de instrução são as mais precárias possíveis."

Aproveitamos a oportunidade para fazer uma série de observações e, posteriormente, voltaremos à parte em que desembarcamos na Itália.

Também julgamos que a guerra não nos foi explicada convenientemente. Não existia a compreensão entre nossos soldados e mesmo em nós, uma consciência capaz de nos impulsionar ou estabelecer uma dinâmica em que nos fossem explicitadas,

claramente, as razões da entrada do Brasil na guerra. Cada um de nós procurava, através de argumentos convincentes, mostrar essa necessidade ao soldado. Mas, não sentimos isto no escalão de cima. Penso que houve uma tentativa de preparo material que também não se consumou, mas, a realidade é que as condições do preparo moral não foram estabelecidas

A esse respeito, estabelecemos as seguintes considerações em nosso diário:

"Entristece-nos muito e à nossa gente não existir uma consciência nacional para a guerra. Temos, no máximo, cerca de vinte mil expedicionários e, portanto, aproximadamente 250 mil pessoas que estão interessadas em nosso destino. Não há uma organização capaz de despertar o ânimo viril e guerreiro da Nação."

E acrescentamos: "Oxalá que o sacrifício que estamos fazendo tenha pelo menos o mérito de despertar a nossa gente e que possa dar vergonha a todos aqueles que vivem para e pelo interesse de passar a vida cômoda e regaladamente. Temos certeza de que seremos testemunhas de quadros inesquecíveis, viveremos cenários de dor, de agonia, de virtudes e para a vida inteira levaremos essas impressões. Será que esse sacrifício não despertará o nosso povo? Não dará a ele a extensão do esforço de uma parte de abnegados que tudo fez no cumprimento do dever?" Ainda em relação a observações referentes à nossa viagem, citamos os companheiros de camarote. Todos capitães: Henrique, Hésio, Américo Baptista de Moraes, Alvaro de La Roque Couto, Luiz Jucá de Mello, Geraldo Alvarenga Navarro, Francisco Carlos Deschamps, Eric Motta, Emilio Augusto Guimarães Tinoco, Sylvio Schleder, Adhemar Rivermar de Almeida, Manoel Henrique Pontes, Luiz Gonzaga Pereira da Cunha, Hélio Covas Pereira, Carlos Frederico Cotrim e eu completo o décimo sexto viajante.

No dia em que estamos escrevendo, dia 5 de outubro, quinta-feira, encontramo-nos perto de Nápoles; os botes já foram recolhidos e os marinheiros já andam sem salva-vidas.

Foi ganha a batalha do Atlântico e do Mediterrâneo. Vejamos agora como se comportará a batalha da Itália, com seus frios, suas montanhas e as balas da Infantaria alemã.

Vamos conhecer a guerra de perto.

Faz hoje 14 anos que o Coronel Luiz Corrêa Lima morreu. Foi um soldado que cumpriu com seu dever e é um exemplo de militar. Que sua alma descanse em paz.

Em seguida começamos a descrever as impressões e os contatos iniciais que tivemos com os primeiros elementos chegados à Itália e com os boatos: "Há doze baixas efetivas na nossa tropa e fomos informados que o Canguçu foi ferido por uma mina. O frio está horrível. O Ministro da Guerra está em visita ao *front* italiano, depois irá à França e nos encontrará no ponto "X". A miséria na Itália é grande. Não

há família que não chore a perda de um de seus membros ou que deixe de ter um homem em luta ou prisioneiro."

Ainda em relação ao nosso diário, gostaríamos de referenciar alguns trechos relacionados ao dia 14 de abril de 1945, dia da tomada de Montese: "São precisamente 9h35mim e em frente a nós e à direita assistimos a uma formidável preparação de Artilharia e Aviação. O ataque da 10ª Divisão de Montanha parece que já se iniciou. Os morros acima de Montese estão cobertos pela fumaça dos ataques da aviação que, de quando em vez, lança granadas em cima da Artilharia inimiga. O reconhecimento do Batalhão para o ataque está previsto para 10 horas. São 9h45 mim. Espera-se uma preparação de Artilharia, e em seguida fortes elementos de reconhecimento dirão da futura ação que é também dependente da Divisão de Montanha. Estou comandando a Base de Fogos do Batalhão, que se estende desde os pontos cotados 183, antigo posto avançado, e que passa por 806, 808, 928, Montaurígola e Cota 930.

A nossa Base de Fogos compreende seis morteiros, oito metralhadoras pesadas .30 e cinco metralhadoras pesadas .50. Agora os tiros continuam infernais à direita, são 9h50min e vou ligar para o Batalhão para saber as novidades."

Em seguida deixo de escrever para referenciar: "São precisamente 14h20min. O contato com os alemães está forte. A 2ª Companhia do nosso Batalhão progride com dificuldade. O Tenente Ary morreu, e seu Pelotão tem várias baixas em conseqüência do forte fogo de metralhadora inimiga que o flanqueia. A situação não é boa. O inimigo está reagindo bastante. O Batalhão pede um TOT." É uma concentração de tiros realizada de forma que os projetis cheguem, ao mesmo tempo, no objetivo. Então o Batalhão pede um TOT sobre Montese e este é desencadeado. Sei de uma "nova" sensacional. O Tenente Iporan está dentro da cidade. O Pelotão de Choque é acionado e, embora dentro de uma confusão grande, ele é enviado para dentro de Montese. A situação continua confusa. Sabemos que o Iporan está na parte superior e à esquerda da cidade. Mas há resistência à sua retaguarda, na Cota 759 e mais ainda na parte à direita do *piccolo paese*. O III Batalhão do 11º está em situação difícil. Montello e Montaurígola lhe perturbam os movimentos e as suas baixas são enormes.

Vemos um movimento de tanques subindo o Paravento e nos pedem um tiro sobre o Cemitério de Montese. Os morteiros e as .50 estão atuando, batendo a Cota 759 ao Norte e à retaguarda de Montese."

Estabelecemos uma série de considerações a respeito do Combate de Montese e relatamos que: "Às 19 horas a situação ainda não é clara. Soubemos que o 1º do Batalhão Cândido havia sido conquistado e depois perdido e Montese era nosso." Terminamos assim:

"Foi um belo triunfo para nossas tropas, mas nos custou tremendo sacrifício em vidas. Duas mortes nos entristeceram bastante. A do Ary e a do Ruy. O 1º Tenente da Reserva, meu conterrâneo. Um "tenentão", morreu à frente do Pelotão com uma rajada de metralhadora na testa. O segundo era Tenente Dentista, morreu socorrendo os feridos, sem obrigatoriedade, com elevado espírito de solidariedade humana. Não era a primeira vez que se arriscava para levar o apoio a quem necessitasse. Mais dois que se sacrificaram por um Brasil maior. Duas vidas úteis, moças, bravas e inteligentes, aniquiladas fisicamente. Deus permita que nada se faça em vão e surja no amanhã um mundo maravilhoso de felicidade. Deus descanse em paz as almas desses bravos."

Nós ainda nos referimos à nossa atuação ou ao desempenho do Batalhão, na fase final da luta, à tomada de Turim e à nossa proteção e ligação feita em Susa. Estávamos responsáveis, basicamente, pelas partes norte, leste e sul da cidade, num ângulo de 270 graus, e, nesse patrulhamento, retornamos ao nosso diário e lemos o que escrevemos na ocasião. Isso no dia 7 de maio de 1945, numa 2ª-feira: "Chovia e o frio era intenso. Na manhã de dois, acomodamos a Companhia e fomos fazer reconhecimentos nas partes sul, sudoeste e sudeste da cidade. Ficamos três horas, passando por Montieri, Miquelino e Stupidigio, Bolgareto, Bengascaccio; éramos os primeiros aliados que andávamos por lá. As notícias sobre os alemães eram as mesmas. Uma coluna de cerca de 15 mil homens com duzentos canhões e setenta tanques estava se retirando para o Norte. Faziam parte de duas divisões, sendo uma italiana, que estava na fronteira com a França e, devido ao avanço dos brasileiros no Vale do Pó, procurava o Norte, alcançando os Alpes.

Os franceses estavam no encalço, a leste, e nós por este lado, procurando fazer um sanduíche. Von Libber, Comandante alemão, não queria render-se a não ser que soubesse da morte oficial de Hitler. Acabamos de tomar conhecimento da ligação do Batalhão com os franceses em Susa. Regressei às 17 horas para o quartel que ocupávamos ao sul da cidade, perto das grandes fábricas Fiat. Saímos em seguida para um reconhecimento da zona norte. Foi realizado pelo Comandante da 3ª Companhia de Fuzileiros, Hésio Alvim. Para lá nos dirigimos, à noite com nossos pelotões e fizemos patrulha até Denaria e Lugheri . No outro dia voltamos às 10 horas para o quartel e logo depois das 15 horas veio ordem de regressarmos para Alessandria, pois a guerra terminara."

Finalmente, na última página do diário, falamos da nossa chegada ao Rio de Janeiro e dissemos o seguinte:

"No que nos diz respeito, somente agora está terminando a guerra, pois acreditamos que, para o combatente, ela termina com o seu regresso à casa."

Tomamos a liberdade de transcrever alguns trechos nesse depoimento para mostrar também como é que sentíamos a guerra, como nós a vivenciamos, exprimindo, com realidade, nossas emoções; hoje, vista à distância e depois de mais de trinta anos, podemos concluir ter sido um feito espetacular do Brasil a participação ativa e efetiva nesta Campanha.

Também realizamos alguns estudos sobre a FEB na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército durante os anos de 1977 e 1978. A Escola, através do exercício de número 33/0911 de 1978, com o título “Forças Brasileiras em Operações com os Exércitos Aliados”, procurou salientar ensinamentos sobre a Força Expedicionária Brasileira que atuou na Segunda Grande Guerra, examinando, particularmente, os campos da Mobilização, Concentração, Deslocamento para o Teatro de Operações (TO), situação do Comando da Força Aliada, Preparação no TO e Desmobilização.

Fomos solicitados a colaborar nesse exercício. Juntamente conosco havia dois companheiros, um que atuou em Suez, durante a ocupação da Faixa de Gaza, e outro que participou das Operações em São Domingos.

O quadro geral do exercício se referia à organização de uma Grande Unidade nacional para atuar em qualquer TO, e, dentro dessa linha, julgaram oportuno ouvir companheiros que tivessem atuado, como no caso, na FEB, em São Domingos e Suez.

O exercício tinha como objetivos particulares:

– distinguir peculiaridades da participação dos contingentes brasileiros em missão no exterior;

– identificar os fatos que conduziram a essa participação dos contingentes;

– avaliar a participação das tropas brasileiras na Segunda Guerra Mundial, no Conflito do Oriente Médio e em São Domingos;

– avaliar os problemas decorrentes do emprego de uma força brasileira fora do território nacional;

– analisar os principais aspectos de sua atuação, notadamente nos campos de pessoal, de material e de instrução; e

– concluir sobre as condicionantes que devem orientar a organização de uma força brasileira em operações com exércitos aliados.

Tivemos a oportunidade de compulsar esse documento e verificar um fato que não conhecíamos. Fora realizada na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), em 1970, uma pesquisa histórica cujos resultados serviriam de base a esse exercício.

Essa pesquisa representou a síntese dos principais acontecimentos na organização e preparação de forças militares para operações, considerados, especialmente, em relação à FEB. Os oficiais alunos, organizados em grupos de trabalho, debateram

os dados colhidos em fontes selecionadas e chegaram a conclusões bastante gerais sobre os tópicos relacionados com os problemas de pessoal, instrução, preparação psicológica, apoio administrativo e material.

Creio tratar-se de um repositório de informações sobre a FEB altamente interessante e que se encontra arquivado na Escola de Estado-Maior.

Foi um trabalho realizado com todos os oficiais alunos do 3º ano, e destacados aspectos assinalados na pesquisa. Sinteticamente, quanto aos problemas de pessoal, concluíram que, por ocasião da FEB, já havia não somente a idéia de mobilização como também uma estrutura capaz de empreendê-la.

Entretanto, devido às condições do momento, deficiências materiais, mudanças de doutrina, evolução da tecnologia militar, exigüidade dos prazos etc, a seleção do pessoal e a designação das unidades integrantes da Força apresentaram falhas.

A mobilização de tropas inexperientes e mal instruídas para a FEB atesta as deficiências de nossas populações e da organização militar do País. No que tange a problemas de instrução, concluiu a pesquisa que a experiência da FEB apontava as particularidades de uma guerra moderna e o nosso despreparo para enfrentá-la.

Grandes esforços tiveram que ser desenvolvidos em face da improvisação e proverbial versatilidade do homem brasileiro, diante das circunstâncias novas e imprevistas.

No que tange à instrução da 1ª DIE, conclui-se que a mesma se desenvolveu de acordo com o planejamento elaborado, porém diante de uma série de circunstâncias desfavoráveis que devem servir de motivo de meditação. Mudança repentina de doutrina militar, da francesa para a americana, designação de unidades pertencentes a diversas regiões militares, retardando a concentração da DIE, insuficiência de material norte-americano para a instrução, flutuação dos efetivos das unidades em decorrência das mudanças de critério de seleção de pessoal, ausência de manuais técnicos e de campanha norte-americanos traduzidos para a língua portuguesa, carência de instalações e de campos de instrução, promiscuidade do pessoal e Unidades da 1ª DIE com as demais que ficariam no Brasil, influência negativa do ambiente do Rio de Janeiro, onde predominava a descrença na FEB.

Merece particular enfoque o fato da DIE não ter participado de nenhum exercício de Grande Unidade, o que se constituiu na principal causa dos insucessos de novembro e dezembro de 1944, no Vale do Reno.

A instrução da DIE no TO foi também incompleta, em vista dos seguintes fatores: a situação do TO e a exigência da entrada em linha de novas Unidades, o transporte da DIE por escalões, em épocas diferentes.

Os acontecimentos que cercaram a preparação atestaram o fato de que a instrução da tropa deve ser adaptada à missão e à região para a qual ela se destina.

No que tange à preparação psicológica do combatente, ficou evidenciado que durante a preparação da FEB para combater na Europa os seguintes fatores atuaram desfavoravelmente: inexistência de planejamento de ação psicológica; influência da propaganda nazista no Brasil, dirigida no sentido de descrédito da FEB; incoerência entre o sistema vigente no Brasil-ditadura e o objetivo dos aliados de combater pela democracia; as variações dos efetivos das unidades devido aos critérios adotados; algumas deficiências nos aquartelamentos; contato das unidades da DIE com outras que não integravam a FEB; indecisão e ausência de unidade de pensamento no Governo e no Exército.

Observou-se que os fatores desfavoráveis à preparação psicológica do combatente brasileiro na Segunda Guerra Mundial foram compensados pela ação de alguns chefes militares e pelos capelães que procuravam exaltar os valores militares e estruturar na DIE o espírito de corpo.

A nossa atuação na Segunda Guerra Mundial veio trazer uma experiência valiosa para a organização do apoio administrativo no Exército, pois serviu de motivação para a implantação de modernas técnicas. A organização do apoio administrativo para a DIE, unidades e sistemas foi condicionada pelas inovações surgidas com a Segunda Guerra Mundial, apontadas anteriormente, e pela situação do País, na época.

Os fatores que influíram na organização do apoio administrativo foram mudança do sistema francês para o americano; diferença de cultura entre o brasileiro e o norte-americano; escassez de material para a organização dos serviços no Brasil; falta de especialistas; dificuldade de entrosamento do apoio administrativo da DIE e o do V Exército dos EUA, na Itália.

Em relação ao fardamento e equipamento, as deficiências apareceram, em maior escala nos aspectos seguintes: fardamento semelhante ao do inimigo, causando incidentes; qualidade do uniforme bastante inferior ao do norte-americano; uniformes inadequados ao clima europeu; equipamento não apropriado ao novo ambiente.

Quanto ao suprimento de classe I houve dificuldades iniciais decorrentes das diferenças de hábitos alimentares entre brasileiros e americanos. Estas dificuldades foram vencidas com a adoção de um complemento com dieta brasileira.

Houve uma rápida adaptaçao de nossas tropas com as peculiaridades do novo sistema de apoio administrativo, apesar dos fatores negativos assinalados.

A mobilização de material para a FEB foi limitada, em grande parte, pelo recebimento de equipamento e armamento dos Estados Unidos. O material de fabricação nacional limitou-se a peças de fardamento e a alguns outros artigos. Quanto ao material de procedência norte-americana, podemos assinalar os seguintes aspectos: pequena quantidade disponível para a instrução da tropa no Brasil; distribuição

tardia para algumas unidades no TO; material de boa qualidade; dificuldades de adaptação superadas em pouco tempo.

Quanto ao material de procedência nacional devemos assinalar os seguintes aspectos: má qualidade do fardamento e do equipamento como ficou assinalado no estudo do apoio administrativo; fardamento inadequado ao clima europeu e fardamento semelhante ao do inimigo.

No que toca à capacidade de nossa indústria para a fabricação do material necessário à FEB é de notar-se que, à época, o nosso estágio de desenvolvimento não comportava a existência de uma estrutura de mobilização. O material existente nos depósitos não era de boa qualidade a não ser uns poucos itens.

A organização da FEB, inicialmente, dizia respeito a um Corpo de Exército a três divisões e elementos do Corpo. As organizações das unidades seriam iguais às adotadas pelos Estados Unidos. O Corpo Expedicionário e a Força Aérea ficariam subordinados à direção estratégica e ao Alto Comando norte-americano. Seriam utilizadas as instalações dos Serviços do Exército norte-americano no Teatro de Operações. Os materiais do Corpo Expedicionário e da Força Aérea seriam de origem norte-americana.

De conformidade com as bases estabelecidas pelo Estado-Maior do Exército dos Estados Unidos, foi adotada medida que autorizava o fornecimento imediato de 50% do material de uma DI para a instrução da tropa, com exceção de determinados artigos inexistentes no momento, com remessa prevista para o Rio de Janeiro. Técnicos norte-americanos seriam enviados ao Brasil, sempre ou quando requisitados, para receberem o material proveniente daquele país.

A instrução das DI no emprego do material norte-americano seria progressiva tendo em vista as condições atuais do fornecimento do material. Oficiais do Corpo Expedicionário e determinado número de oficiais das escolas e centros de instrução do Exército Brasileiro iriam estagiar no Exército norte-americano, assim como viriam seus oficiais para o Brasil a fim de colaborarem na organização e na instrução do Corpo Expedicionário.

O material para armar o Corpo Expedicionário seria fornecido na região de primeiro destino, por conta do *lend lease*.

No concernente à Justiça, a Força Expedicionária ficaria sujeita às regras, regulamentos e códigos de Justiça Militar brasileira.

O Pagamento da tropa fora do continente seria em dólares ou na moeda adotada pelos Estados Unidos, segundo tabela a ser organizada pelo governo brasileiro .

Os artigos de subsistência seriam fornecidos pelo Exército dos Estados Unidos, por conta do *lend lease*.

Muitas outras questões foram solucionadas pelos dois governos, subsistindo apenas algumas controvérsias com relação à maneira de constituir, armar e instruir o Corpo Expedicionário.

Dentro desse quadro, foi expedido em 16 de setembro de 1942, o Decreto de Mobilização para preencher os claros existentes.

Há um assunto muito controvertido em relação ao aproveitamento dos oficiais da ativa e da reserva na organização da FEB. Nós queríamos caracterizar e citar um quadro existente que mostra esses percentuais que revelam o seguinte: oficiais superiores da ativa 98%, sendo que R-1 0% e R-2 2%; se não me engano era o Coronel Reynaldo Saldanha da Gama do setor de Relações Públicas; capitães da ativa -97%, 0% de R-1 e 3% de R-2; oficiais subalternos: da ativa - 51 %, que somados aos 13% de R-1 totalizam 64%, cabendo aos R-2, 36% , isto é, 1/3 do efetivo.

Em relação à Infantaria convém caracterizar: da ativa 64% 9% de R-1 e 27% de R-2. Cavalaria: 76% da ativa, 7% de R-1 e 17% de R-2. Artilharia: 84% da ativa, 6% R-1 e 10% R-2. Engenharia: 89% da ativa, 4% de R1 e 7% de R-2.

A mobilização da FEB foi estabelecida dentro de um quadro de mobilização econômica iniciada em 1935, no momento em que algumas nações da Europa, notadamente a Alemanha, começaram a preparar-se para o conflito. E o Brasil começou a ser solicitado para a exportação de matérias-primas, especialmente minérios, materiais estratégicos, borrachas, minerais e alimentos: café, carnes enlatadas, de modo que de dez países importadores de produtos brasileiros, sete eram europeus. Dos dez exportados, sete eram da mesma origem.

Fato idêntico passou-se mais tarde com o Japão e, posteriormente, com os Estados Unidos que não ficaram alheios à corrida armamentista que se esboçava.

A partir de 1939, com o irrompimento do conflito, surgiram inúmeros problemas. O Chanceler Oswaldo Aranha, em exposição de motivos ao Senhor Presidente da República, em 29 de junho de 1939, apresentou diretrizes para a mobilização do País, propondo dentre outras coisas, as seguintes medidas: arregimentação da opinião pública, economia de combustíveis e trigo, constituição de estoque dos produtos indispensáveis à racionalização de seu consumo e proibição da exportação de ferro .

As referidas medidas não tiveram a repercussão desejada, mas provocaram iniciativas como a implantação da indústria siderúrgica através da criação da Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda.

Em 1941, enquanto os Estados Unidos se mantiveram alheios à luta e a campanha submarina alemã se circusncrevia ao bloqueio europeu, o Brasil era relativamente bem suprido. Entretanto, a partir de 1942, a corrente de importação diminuiu consideravelmente, começando a surgir restrições que agravaram as condições inter-

nas, com reflexo no aumento do custo de vida. Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, aumentaram as exportações para aquele país, em obediência aos acordos de Washington. Foram então desenvolvidas as exportações de matérias-primas, especialmente de minério de ferro; algodão; materiais estratégicos de origem vegetal: babaçu, borracha (destaque com a perda de Singapura que fornecia 90% da borracha), cera de carnaúba; materiais estratégicos de origem mineral: quartzo, mica e chielita; alimentos: café, milho e arroz.

Foi criado no País um órgão coordenador da mobilização econômica, ligado diretamente ao Presidente da República, chefiado pelo então Coronel João Alberto Lins de Barros, que se instalou em 30/11/1942 com o objetivo de transformar a economia de Paz, debilitada e desgovernada, em economia de Guerra.

As principais atividades no País, no campo da mobilização econômica, foram:

– deslocamento de substancial parcela do comércio com a Europa, para a América e África;

– racionamento do consumo e tabelamento de preços;

– ampliação do parque industrial;

– intensificação da lavoura e da indústria extrativa de minerais;

– adaptação do Sistema de Transportes aos novos tipos de combustíveis;

– mobilização de mão-de-obra;

– fornecimento de material estratégico aos Estados Unidos;

– aquisição de fundos para o financiamento dos gastos; e

– organização de entidades para controle dos serviços.

A mobilização militar se processou de uma maneira também muito deficiente. Um País de formação e orientação política voltada para a paz, eminentemente pacífico, é natural que as Forças Armadas estivessem desaparelhadas para atenderem aos imperativos de uma guerra moderna e estranha ao povo.

O efetivo do Exército, na ocasião, era de sessenta mil homens e o da Marinha, cerca de 14 mil homens. Estava a Força Terrestre distribuída nas diferentes regiões militares, sendo a concentração maior no Rio de Janeiro. Seguiam-se São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

A organização e a doutrina de emprego seguiam, desde a Primeira Guerra Mundial, aos regulamentos franceses introduzidos nas Escolas de Formação, de Especialização, de Aperfeiçoamento e de Estado-Maior .

O armamento e o equipamento, em sua maioria, eram de procedência estrangeira, antiquados e em número insuficiente. Arsenais e fábricas militares limitavam-se a produzir explosivos e munições e montar alguns materiais. Funcionaram mais como órgãos de reparo e de manutenção.

Em face da Lei de Empréstimos e Arrendamentos – *Lend Lease* –, o Exército recebeu os seguintes equipamentos:

– 50% de uma Divisão de Infantaria;
– Parte de uma Divisão Blindada e Divisão Mecanizada;
– Elementos de Regimento de Artilharia Antiaérea;
– 4 Batalhões Anticarro;
– Cerca de 150 peças de Artilharia de Costa, 152 e 305mm;
– Equipamento de Construção de Estradas.

E foram construídas várias bases aéreas, em Belém, Fortaleza, Natal, Recife e Salvador.

O Exército passou, basicamente, de sessenta mil homens para 180 mil, triplicando o efetivo. Houve dificuldades no preenchimento de claros de oficiais, tornando-se necessários o fechamento da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, a convocação de oficiais da Reserva , a aceleração da formação através dos Núcleos de Formação de Oficiais da Reserva e a aceleração dos cursos nas Escolas de Formação (Escolas Militares).

Foi importante, também, formarem-se especialistas nas Escolas do Centro de Instrução Especializada, criadas nas regiões militares.

Deslocaram-se para os Estados Unidos grupos de oficiais e sargentos, a fim de se adaptarem aos novos materiais e aos processos de emprego.

No que tange a esse ponto convém caracterizar uma crítica que na ocasião era bastante difundida. Diziam que muitos oficiais foram mandados aos Estados Unidos para se aperfeiçoarem, mas que deixaram de ir à guerra. Eram chamados filhos de Deus. Havia os oficiais que foram se aperfeiçoar nos Estados Unidos, freqüentaram cursos e foram para a guerra; então esses eram filhos do homem, os normais. E havia os deserdados, que não foram para os Estados Unidos e que seguiram para a guerra e, evidentemente, com uma conclusão que faz parte do anedotário, mas que não representa muito uma realidade.

Procuramos, sinteticamente, falar sobre a mobilização econômica do País e a mobilização militar, no sentido de que pudéssemos ter uma noção das dificuldades do País, nesse particular.

A legislação brasileira, infelizmente, era muito rígida e impedia que pudéssemos, à semelhança do Exército americano, colocar o homem certo no lugar exato. Por exemplo, tomamos conhecimento, na ocasião, de que a Mobilização de um hospital civil era feita da seguinte maneira: o Exército mandava um *ataché* militar, um Oficial de Curso, um Oficial Médico, servir de ligação nesse estabelecimento hospitalar e comissionava o Diretor do estabelecimento em Coronel, os chefes de clínicas em

tenentes-coronéis, as enfermeiras e os enfermeiros, dentro de seus níveis de especialização e dentro de sua formação profissional, em diferentes postos da hierarquia militar, tenentes, capitães, sargentos e cabos, e com isso então estava o hospital mobilizado e não perdia, sobretudo, a integridade, a unidade que é basilar em quadros como esses.

Não havia a mínima restrição a que se pegassem homens altamente especializados em diferentes setores e que a eles se dessem postos compatíveis com as funções que iriam desenvolver, particularmente no que tange ao apoio operacional.

No campo da Logística, então, era comum encontrar determinados Pontos de Suprimento ou Depósitos dirigidos por elementos civis que não tinham vivência alguma no mundo militar, mas que conheciam efetivamente aquele tipo de trabalho que estava sendo realizado. Criavam-se condições de comissionar esses homens, grandes profissionais, atribuindo-lhes postos de oficiais, de qualquer natureza, inclusive superiores, para que o serviço funcionasse.

Esse fato, infelizmente, não aconteceu com o nosso Exército. Tivemos que improvisar, o que provocou uma série de dificuldades operacionais .

Aproveitamos a oportunidade para ressaltar que houve muitos problemas na nossa mobilização militar, dentre eles, alguns se encontram naquele livro *Depoimento dos Oficiais da Reserva*, como o da estranheza que causou o fato de que um Oficial Médico fosse servir na Infantaria. Esse fato aconteceu também na minha Companhia. O meu Comandante de Pelotão de Morteiro, 1º Tenente da Reserva, oriundo do CPOR, Mario José de Almeida Pernambuco Filho, era médico na vida civil. Permaneceu convocado durante cinco ou seis anos. Foi para a guerra, quando regressou confessou-me que não sabia mais nem o que que era, se era um Oficial combatente, se era médico. Estava há mais de seis anos afastado da carreira, passou dois ou três anos convocado no Brasil como Oficial de Infantaria, viu estragada a vida civil e ele não desejava continuar na vida militar.

Fatos como esse mostravam que a nossa legislação não estava adaptada e o País, de formação pacífica, ainda subdesenvolvido, não possuia nas Forças Armadas legislação capaz de atender às necessidades de uma guerra moderna, sobretudo, no exterior. Isso em todos os níveis. Os nossos trabalhos de Estado-Maior, por exemplo, cingiam-se às clássicas concepções da época, ao perigo no Cone Sul, em relação ao Uruguai, Argentina, Bolivia e Paraguai, que eram as únicas fronteiras vivas.

Esses problemas todos somados ao fato de que o Brasil, na ocasião, não dispunha de conceito estratégico nacional para estabelecer as diretrizes em caso de guerra, não havia uma definição dos “objetivos nacionais permanentes”, nem uma “política” para sua consecução, em face disso, as nossas “hipóteses de Guerra” eram as

clássicas. Daí, os planos de mobilização, além de deficientes, não respondiam às características da estrutura da Força a ser mobilizada para o exterior.

Partiu-se então para o “jeitinho” brasileiro, para a improvisação, para o empirismo, e, dentro desse quadro, queríamos ressaltar a presença dos R-2 que, no quadro geral dos oficiais subalternos, foi relativamente expressiva e, por testemunharmos, queremos definir que a sua participação foi das mais meritórias. Nós, por exemplo, convivemos com o Tenente Ary Rauen que faleceu em Montese, Oficial R-2 de excepcionais qualidades; o Tenente Mesquita, também, que trabalhou conosco no Depósito da FEB durante a Campanha da Itália se ombreou, esteve à altura de um Oficial formado em nossa Escola Militar. Ele e outros representaram, de maneira muito digna os oficiais da Reserva oriundos do CPOR que demostraram, na Itália, a importância de uma boa formação. Tenentes Ary e Tenente Jeronimo Mesquita, dois bravos oficiais de Infantaria que se sacrificaram e morreram bravamente à frente de seus pelotões. O primeiro, no combate de Montese e o segundo, numa das primeiras ações do 6º RI, no ataque a San Quirico. Esses oficiais, junto com outros, caracterizam que, por sua formação, pelo moral que possuíam, sobretudo em face do destacado desempenho em ação, nada deixaram a dever aos oficiais formados nas nossas Escolas Militares.

Prestamos a nossa homenagem a esses companheiros, como Apolo Miguel Resk e outros, que tiveram atuação distingüida e justificaram seu recrutamento pela FEB para complementar o efetivo de oficiais subalternos que, afinal, cresceu de forma acentuada, em virtude da contingência de triplicar o efetivo, praticamente, em um ano.

Gostaríamos de caracterizar, por conhecermos pessoalmente, as condições do Depósito de Pessoal da FEB. Destinava-se a recrutar e a preparar os substitutos capazes de atender às necessidades das unidades que estavam em combate, em primeira linha. Foi criado logo que o 6º RI deixou suas instalações, em Pindamonhagaba e Taubaté, e se deslocou para o Rio. Isso aconteceu nas proximidades de março de 1944. Fomos designados para integrar o Depósito, um dos primeiros elementos a servir na OM que, na ocasião, teve como organizador o Coronel Archimínio Pereira. As deficiências encontradas na ocasião foram de toda natureza, não só nas instalações materiais como também na estrutura de novas unidades que precisavam, num prazo muito acelerado, preparar soldados para integrarem as unidades expedicionárias de Infantaria, Artilharia, Engenharia e Cavalaria.

Fomos designados para Taubaté e encarregados de organizar um Batalhão de Infantaria. Encontramos instalações provisórias num antigo depósito de laranjas e um contingente de uns 6 ou 7 soldados do 6º RI que não pôde seguir com sua Unidade.

Nossos serviços desenvolveram-se com alguma lentidão a fim de preparar a estrutura de material, quer dizer, não tínhamos praticamente armamento, nem material, barracas, mochilas, ferramentas de sapa, e já estávamos começando a receber os contingentes destinados ao Depósito.

Foi uma dificuldade tremenda, porque me lembro, por exemplo, da chegada de materiais como fardamento, roupa de cama, com a obrigatoriedade de cumprir os dispositivos legais de termo de abertura e inspeção de material.

Na ocasião, com o auxílio de minha esposa e de nossa máquina de escrever particular, fazíamos os termos de abertura e exame de material, porque não havia outras condições e deveríamos agir de forma acelerada, já que tínhamos notícias da chegada dos futuros contingentes.

Mais uma vez cedeu-se à improvisação e a chegada dos contingentes se processou também de forma altamente prejudicial à formação da FEB. Vamos exemplificar: muitas e muitas vezes pedi um contingente de quinhentos homens para a 5ª RM, destinados a servir às unidades de Infantaria. A 5ª RM distribuía essas necessidades por suas unidades, 13º 14º e 15º BC, por exemplo, e 20º RI e 13º RI de Ponta Grossa, cada uma encarregada de enviar cem soldados, cabos e sargentos. Como não havia muito critério nessa seleção, vamos imaginar que muitos procedimentos deixaram a desejar. O que aconteceu em grande parte dessas unidades acabou refletindo, por exemplo, em um índice de 10 a 15% de soldados não muito bem conceituados na Unidade, de má-conduta etc. Ora, num contingente de quinhentos homens, cerca de oitenta más-condutas, muitas e muitas vezes com uma ficha bastante suja e que iriam se reunir numa Unidade, criavam problemas de toda ordem, manifestadamente disciplinares.

Como Comandante do Batalhão de Taubaté, era comum acompanharmos, através de rádio, a movimentação desses contingentes e os trabalhos que eles estavam dando nas estações em que passavam. Ocorriam depredações, furtos etc. Problemas que nos eram transferidos, pois recebíamos esse pessoal em Taubaté, nessas mesmas condições.

O enquadramento foi difícil, nós quase que não tínhamos tempo de nos dedicarmos à instrução por falta de meios, especialmente, de oficiais e sargentos etc. O máximo que podiamos fazer era era fardá-los, ministrar rudimentos da instrução individual e enviá-los para os contingentes de primeira linha. Por outro lado, desejamos também ressaltar que as unidades de Infantaria, o 11º RI e o 6º RI se deslocaram de suas sedes e ficaram concentradas no Morro do Capistrano no Rio de Janeiro, na Vila Militar, em condições as mais precárias possíveis. Nessa ocasião sucedeu a transformação das unidades nacionais em unidades de guerra, com toda aquela incoerência de transformações feitas de forma apressada, sem que tivessem sido tomadas

medidas preventivas etc. Eu me lembro bem que surgiu a idéia de desjejum, comida mais substancial a ser servida logo ao amanhecer e que, em grande parte das unidades, transformava-se em nosso almoço, quer dizer, recebíamos de manhã uma canjica "pesadona". Em alguns casos, chegaram a fornecer, de manhã, feijão preto com carne seca etc. Depois disso os homens partiam direto para a instrução.

Problemas dessa natureza, dos quais só referenciamos pequenos detalhes, mostram as dificuldades por que todos passamos. Eu me recordo, ainda em tom de piada, que, no Capistrano, a hora do almoço era um suplício, ou mesmo na hora de qualquer refeição, porque havia moscas em penca. A gente tinha que segurar o prato e ficar abanando com a mão para poder levar uma garfada à boca e, assim mesmo, sobravam sempre umas duas ou três.

O Subcomandante, um dia, reuniu os capitães e resolveu dizer que a culpa era deles e não da deficiência de instalações e um Capitão, muito engraçado, talvez um pouco irreverente, disse ao Subcomandante que aquela observação não lhe dizia respeito porque havia carimbado todas as moscas da Companhia. Se o Subcomandante encontrasse uma mosca com o carimbo da 3ª Companhia, aí sim, ele se julgaria atingido com aquela observação. Mas, tudo isso resultou em dificuldades de toda natureza e eu aproveito a oportunidade para referir-me a um documento oficial, a uma Parte que dei quando cheguei à Itália, sobre a situação em que se encontrava a minha Companhia. Essa Parte reservada, feita no acampamento de Bagnoli, subúrbio de Nápoles, em 9 de outubro de 1944, e remetida pelo Capitão Comandante da CPP-1 foi dirigida ao Major Comandante do Batalhão. O assunto se referia ao relatório sobre a situação da instrução da Subunidade. Mostrávamos que possuíamos, por exemplo, um efetivo de 160 homens e chegamos lá com 158. Esse efetivo dividimos em duas partes: uma, utilizando, como dado de referência, o mês de julho, quando já estávamos em setembro. Do dia 6 de julho ao dia 19 de setembro, tivemos 24 sargentos, 16 antigos e 8 sargentos recebidos nesse período. Houve pois uma variação de um terço dos nossos sargentos. Entre cabos e soldados, tínhamos 134. Considerando o mês de julho, tínhamos 63 e um número maior, isto é, 71 soldados e cabos que foram movimentados entre 6 de julho a 19 de setembro, mostrando um *turn over* muito grande na Companhia, perturbando tremendamente a nossa instrução e demais atividades. De modo que no levantamento que estabelecemos, no que tange a tiro, por exemplo, tínhamos 64 homens que eram armados de carabina e que iriam combater, com essa arma, na Itália. 64 homens que nunca haviam atirado com a carabina. E foi assim que chegamos. Desses 64 homens que precisavam conhecer a carabina, quer dizer, armar, desarmar, etc. somente dez a conheciam, 54 não a conheciam. São números muito expressivos e muito sérios.

Em relação ao fuzil *Garand*, tínhamos 46 homens que atiravam com ele. No entanto, desembarcaram na Itália somente 15 desses homens que haviam feito um tiro com o fuzil *Garand*. Desses 46, somente trinta conheciam o material. Dezesseis homens nem conheciam o armamento que iriam utilizar.

Em relação, por exemplo, ao lança-granadas, ao FM *Browning*, nove homens atiravam e, no entanto, nenhum deles fizera sequer um disparo no Brasil.

Em relação à Pistola *Colt* – eram 20 homens armados – nenhum homem fez o tiro no Brasil, e iriam manejá-la sem conhecê-la.

E assim sucessivamente. No que tange, por exemplo, às armas coletivas, metralhadora *Browning* .30, 48 homens iriam necessitar atirar. Eram os diferentes grupos de peças que formavam as guarnições. Somente 21 homens atiraram com esta arma. Metralhadora .50, três homens deveriam atirar com ela, nenhum atirou.

Em relação ao grupo, por exemplo, ao tiro de morteiro, foi realizado somente um, utilizando munição real. Uma Seção atirou, obtendo bom resultado. Duas outras seções nunca atiraram com morteiro, antes de saírem do Brasil.

Os pelotões de metralhadora nunca fizeram tiro de combate e nenhum especial foi executado. Tiro especial, chamamos o que é executado por cima de tropa amiga, tiro sobre obstáculo. Nenhum desses tiros foi desencadeado.

O Pelotão de Morteiros não dispunha de bons chefes de Peça e era precário o estágio de instrução dos apontadores.

Marchas e Educação Física: impossível precisar o estado da Companhia que dispunha de 50% de elementos novos.

Exercícios de Companhia: foram realizados muito poucos e todos eles em condições precárias, pela falta de viaturas e meios de transmissões.

Sobre tais fatos fizeram-me observações pertinentes, alegando que o quadro é, realmente, impressionante, não tem mesmo uma justificativa, talvez apenas uma explicação.

O Depósito de Pessoal, que foi instalado naquela área de Pindamonhangaba, Taubaté e Caçapava, iniciou o recrutamento e, imediatamente após, passou a enviar tropas para guarnecer o 6º RI, inicialmente, e depois o 1º e o 11º RI .

Com a chegada do 6º RI à Itália, foi verificado que o estado de saúde da tropa não era ou não havia atingido o ponto desejado pelo americano. Então foi determinada uma nova inspeção de saúde em todo o contingente dos 1º e 11º RI e, com isso, fez-se um grande corte no pessoal que já estava naquelas Unidades. O Depósito de Pessoal que havia recebido outros contingentes destinados a um efetivo de substituição, com o qual deveria seguir para a Itália, foi obrigado, antes de partir para a Europa, a ceder pessoal para preencher esses claros.

O pessoal que chegou nesse período era procedente do Depósito, não pronto, evidentemente, e que se encontrava ainda em fase de preparação; apenas fora tirado do Depósito para poder guarnecer os 1º e 11º RI que deviam prosseguir.

Esta explicação é importante e dada para aqueles que, mais tarde,ao tomarem conhecimento destas informações e esclarecimentos, não vejam neles tentativa de justificativa e sim elementos para maior entendimento dos procedimentos levados a cabo. Sem me atrever a afirmar que esteja certo, apenas enfatizo que houve erros de organização, de mobilização, mas explicáveis face a esse imperativo de um corte de cerca de 50% do efetivo do 11º RI. Não creio que haja alguma coisa mais a acrescentar.

As observações são reais, são verdadeiras; nós mesmos estávamos numa situação semelhante, pois havíamos assumido o Comando da Companhia em 17 de setembro de 1944, quer dizer, um pouco menos de um mês antes do embarque. Nas informações contidas em nossa Parte dizíamos: "As baixas à sala 22 (sarna e doenças venéreas) e ao Hospital atingiam a um montante médio de trinta baixas, concorrendo para a deficiência da instrução."

Dessa maneira acho a explicação correta; nós julgamos que, como Comandante de Companhia, tínhamos uma responsabilidade muito grande com a nossa Subunidade e, infelizmente, as situações altamente deficientes que existiam, ao desembarcarmos na Itália, nos obrigavam a alertar às autoridades no sentido de que seria temerário atuar com uma tropa naquelas condições, engajá-la em combate, sem que lhe déssemos e a nós mesmos mínimas condições de sobrevivência, pelo menos em igualdade às do inimigo.

Esse inimigo como se apresentava? Bastante experimentado, dispunha de comandamento, em posições altamente favoráveis, conhecia bem o terreno, em oposição a um adversário que apresentava deficiências muito grandes.

Qual a conclusão? A conclusão é que, por diferentes razões, inclusive o deslocamento de tropas do TO para guarnecerem outras frentes, como foi o caso para a invasão do Sul da França, fizeram com que a tropa brasileira fosse obrigada a entrar em combate, antes de ter o adequado preparo na zona de operações. E a experiência foi amarga, foi triste, porque tivemos uma prova sanguinolenta. Muitos dos nossos soldados, muitos dos nossos oficiais, morreram porque não estavam convenientemente preparados para poderem atuar.

Pensamos ser um dever nosso alertar sobre este fato, como ocorreu na Escola de Estado-Maior. Nunca fizemos isso em conferência pública, porque não teria sido conveniente. Mas, quando se faz uma análise crítica, um exame desses acontecimentos, acredito que devamos ser muito sinceros ao relatar o problema.

Ainda em função desse quadro, na primeira ação em que entramos em combate, por deficiência, não havia Serviço Médico junto ao PC do Batalhão. As primeiras baixas foram socorridas, lembro-me bem, pelo sargenteante, um sargento de nome Alfeu, que, através de curativo individual, fazia os primeiros atendimentos; mesmo assim, um sargento brasileiro, ferido, permaneceu lá, abandonado. Em seguida, ocorreu, realmente uma retirada do Batalhão que debandou, entrou em pânico, fato que será relatado posteriormente. Ao amanhecer, retomamos a posição e eu tive ocasião de conversar com esse sargento que me disse, então, coisas muito amargas, contando a maneira como tinha sido socorrido, e do consequente agravamento do seu estado de saúde. Nós procuramos consolá-lo e providenciar a sua remoção para a retaguarda. Efetivamente, do III Batalhão do 11º RI, à direita, veio a equipe de socorro, levou o sargento para a retaguarda, mas, infelizmente, ele morreu durante o trajeto. Creio que fiquei muito marcado com o acontecimento, porque talvez tenha sido a última pessoa a conversar com ele; ouvi coisas muito pesadas que guardo até hoje, depois de trinta e tantos anos. Eu dizia para ele que eram as contingências da guerra, mas ele retrucava que não, que aquilo não era a guerra, era falta de uma série de coisas, inclusive de humanidade, por deixarem-no lá, abandonado, uma pessoa morrendo, em agonia o tempo todo, sem ter ninguém com quem pudesse desabafar. Por acaso, ouvi dele uma série de coisas que, por isso mesmo, em sua memória, esteja registrando em minha narração. Nós, que somos responsáveis pela formação militar das nossas unidades, do nosso pessoal, temos que levar isso em conta, afim de que evitemos fatos como esses, que deixam muito mal os chefes e todos os responsáveis pelas ações de mobilização e aspectos correlatos. A desmobilização é destinada a reconverter os efetivos.e as dotações de materiais às suas proporções primitivas, à medida que vão se tornando desnecessárias à guerra.

Infelizmente, durante a desmobilização da FEB, não se aproveitaram os ensinamentos da mobilização. O aviso do Ministro da Guerra desmobilizando a Força Expedicionária Brasileira, datado de 6 de julho de 45, determinava que as unidades que chegassem ao Rio de Janeiro, retornassem às atividades normais de tempo de paz. As unidades empenhadas na defesa do litoral já haviam recebido idênticas ordens. A pressa com que se articularam aquelas providências, pois a ordem foi expedida no momento em que o primeiro escalão deixava Nápoles, revelava as preocupações do governo, dadas as notícias de uma propalada rebelião contra a ordem constituída, que se dizia em articulação entre os expedicionários. Daí conclui-se que houve uma intenção deliberada de se tirar a unidade e o espírito da Força Expedicionária Brasileira.

O processamento foi normal, mas surgiram problemas resultantes, especialmente quanto à situação dos soldados. Estes vinham da Itália como “libertadores”,

com um *status* muito grande. Traziam algum dinheiro, resultante do sistema que foi estabelecido para a FEB, em que havia uma remuneração no País, outra em banco e mais uma a ser gasta pelo próprio expedicionário. Dada a nossa inexperiência, começou a surgir uma série de problemas com os expedicionários que, de uma forma às vezes indiscriminada, gastavam o dinheiro ganho à base de tanto sacrifício. Por falta, também, de orientação, ocorreram problemas que se refletem até hoje, 33 anos após, que se destacam por sua transcendência.

Dentre eles, ressaltamos:

1º – A readaptação dos homens à vida civil;

2º – Amparo e assistência aos ex-combatentes;

3º – Aproveitamento dos quadros permanentes com experiência adquirida em campanha;

4º – Criação de uma legislação especial para os inválidos e incapazes.

No sentido de minimizar esses problemas foi criado, no Ministério da Guerra, um órgão, o Serviço Especial da Força Expedicionária Brasileira e uma Comissão de Readaptação dos Incapazes das Forças Armadas, a CRIFA, subordinados diretamente à Presidência da República.

Paralelamente, surgiu uma série de Associações de Ex-Combatentes e também, com elas, vários problemas, inclusive de ordem política. Em algumas, determinadas correntes esquerdistas tentavam se apoderar da direção das associações e estabelecer polêmicas. E outras situações surgiram, quando algumas delas tiveram que resolver certos casos, como no Paraná, a Legião dos Paranaenses que acabou se desmembrando da Associação Geral.

Nós gostaríamos de definir esse aspecto, dizendo que o Estado, ao mobilizar, retira os civis de seus afazeres privados e públicos. Deve, portanto, restituí-los à sociedade, devidamente capacitados a exercerem as mesmas atividades ou funções correlatas, amparando-os quando não puderem trabalhar. Eu tenho a impressão que o País não estava preparado para este tipo de serviço.

Outro item que desejamos destacar, este é um caso particular, refere-se a uma ação controvertida – foi o pânico irrompido no Batalhão em que servia, o I Batalhão do 11º RI, na primeira ação de combate. Escrevemos um artigo que foi publicado na Revista do Clube Militar, intitulado "A minha experiência em Campanha – um revés brasileiro na Itália." "O Major Thório Benedro de Souza Lima descreve para a Revista as causas e as conseqüências do recuo do I Batalhão do 11º RI na frente de Guanela."

Tentamos demonstrar que esse revés foi conseqüência de causas antigas e mediatas. As antigas estavam definidas e todos conhecem, o próprio Marechal Mascarenhas de Moraes, no livro "A FEB pelo seu Comandante", comenta a situação

difícil de entrada em combate de nossas tropas, pela inexperiência, pela falta de preparo etc.

Nós, nesse artigo, caracterizamos que a substituição do I Batalhão do 1º RI pelo I Batalhão do 11º RI se processou em condições precárias, difíceis, à noite, uma noite chuvosa, muito friorenta e que, por falta de experiência dos quadros, inclusive do Estado-Maior, surgiram problemas de toda natureza para trazermos as unidades para a primeira linha. Também concorreram dificuldades inerentes ao tempo, falta de traquejo dos motoristas, inexistência de reconhecimento do terreno, ao terminar a substituição era dia claro e o inimigo, postado em pontos de observação excelentes, que dominavam inteiramente o compartimento, puderam verificar que uma Unidade, em nível de Batalhão, havia sido substituída.

Evidentemente, o Serviço de Informações alemão também deve ter reconhecido que a nossa tropa era inexperiente e que estávamos sofrendo o batismo de fogo naquela ocasião. Surge então uma descrição das diferentes fases do combate que começou em torno de 10 horas da noite, incidindo na frente da 1ª Companhia, do Capitão Cotrim, e depois de umas duas horas de intervalo, na junção entre a 1ª e a 2ª Companhias, retornando, posteriormente, para a 2ª Companhia.

O Batalhão não se portou bem, como caracterizamos; houve uma série de dificuldades em diferentes níveis, inclusive, numa ocasião determinada, apareceu um carro de combate americano para apoiar a nossa ação. Por deficiência de comunicações, o canhão desse carro atirou em nossas próprias tropas, fazendo com que os integrantes da 1ª Companhia imaginassem já estar debaixo da ação de morteiros do inimigo, e que este já tivesse se aprofundado na posição.

Isto tudo fez com que esta Subunidade, num momento qualquer, em torno de quatro horas, abandonasse as posições de uma forma não muito correta; inclusive, não havia por parte do Batalhão um ponto de segundo destino, não existia uma linha defensiva à retaguarda, os reconhecimentos não foram realizados, porque nem tivemos condições de entrar corretamente em posição.

Vou referenciar um fato para mostrar a situação em que nos encontrávamos. Por diferentes razões, nem todos os órgãos do Comando do Batalhão estavam em pleno combate, durante a noite de 2 para 3 de dezembro, na linha de frente, inclusive, o próprio Serviço de Apoio de Saúde. Porque naquela ocasião, não tínhamos o nosso médico, o nosso enfermeiro, juntos conosco, resultando que os primeiros feridos foram, de uma maneira precária, atendidos pelo pessoal combatente, com curativos improvisados e primeiros socorros de que dispúnhamos na ocasião.

Esses e outros fatos propiciaram a debandada da 1ª Companhia, debandada mesmo, concorrendo, também, para a situação de desorganização das demais com-

panhias e, praticamente, para que o Batalhão ficasse desarticulado, e sem expressão de combate, refluindo para a retaguarda. Mas, já ao amanhecer do dia, não estávamos lá, porque quisemos, e efetivamente tentamos, retirar nossa Companhia, em ordem e nos demoramos para cumprir a determinação de retraimento do Comandante do Batalhão. É verdade que foi transmitida por telefone e nós não a registramos por escrito, como manda o regulamento. Mas, recebemos efetivamente essa ordem. E nós nos preocupamos em procurar estabelecer um controle da retirada dos elementos da Companhia. E, nesse ínterim, por diferentes razões, acabamos sofrendo os efeitos da nossa própria Artilharia, porque as comunicações dirigidas ao Quartel-General e ao Posto de Comando da Artilharia informaram que não havia mais tropa amiga na zona de ação do Batalhão. No entanto, estávamos lá, mais ou menos com vinte soldados, o Tenente Pernambuco, Comandante do Pelotão de Morteiros, com o Tenente Abilio, Comandante de um Pelotão de Metralhadoras, além de outras pequenas frações como a do Tenente Garcia da 2ª Companhia, o Tenente Ary Rauen e elementos dispersos que restavam na área, ainda querendo estabelecer uma coordenação defensiva. Esta ação da Artilharia sobre os remanescentes deixou-nos perplexos porque sentíamos que não era uma ação em força da Unidade alemã, mas, ao mesmo tempo, nos preocupávamos em saber se a nossa Artilharia estaria fazendo tiros no interior da posição e tiros de barragem, tiros bem intensos. Estávamos querendo examinar qual o tipo de operação que o adversário estaria realizando; tínhamos deixado a Escola Militar, recentemente, como instrutores, onde o Curso de Tática de Pequenas Frações era bastante completo e nós, na ocasião, vislumbrávamos a ação alemã como um golpe de ação, "golpe de mão de vai-e-vem". Efetivamente foi o que aconteceu, porque um Pelotão reforçado alemão conseguiu fazer com que um Batalhão inteiro abandonasse as posições.

Ainda dentro dessas considerações, que fazemos de maneira sumária, queríamos caracterizar que, ao amanhecer, foi realizada uma ação de patrulha, ao comando do sargento Max Wolff Filho, morto posteriormente, no dia 14 de abril, na tomada de Montese. De acordo com os entendimentos que mantivemos, ele verificou que a nossa posição não tinha sido ocupada; por isso, aproximadamente às 7 horas da manhã, reocupamos a posição, de forma precária, reunindo elementos esparsos, cerca de duzentos, e ficamos na posição até cerca das dez horas, quando o Oficial de Operações do Regimento, o Coronel Mamede veio com determinações superiores para que evacuássemos aquela parte do terreno. Então, como uma homenagem que prestamos aos nossos companheiros, afirmamos que, efetivamente, retomamos a posição e gostaríamos de esclarecer que o Batalhão, que iniciou de forma tão desagradável as suas operações, foi o Batalhão vencedor de Montese. Afinal, o recuo do

Batalhão propiciou inúmeros ensinamentos que entraram em execução imediatamente no âmbito da Unidade.

Ficou o nosso Batalhão cognominado como "Laurindo", resultante de uma referência pejorativa, ligada a um samba carnavalesco muito popular na época, cuja letra, em certa passagem, dizia: "Laurindo desceu o morro prá dizer que a Praça Onze tinha acabado", então como o Batalhão tinha descido o morro dos Apeninos de forma não muito correta, fomos apelidados de "Batalhão Laurindo". Mas, tivemos uma atuação no mesmo pé de igualdade dos demais batalhões que souberam de maneira tão digna honrar o nome do Brasil.

Tentamos esclarecer de maneira resumida um fato que vem sendo comentado de variadas maneiras. Já tomamos conhecimento de inúmeras narrações de companheiros, pertencentes ou não ao Batalhão. As narrativas são desencontradas, nem sempre analisadas em conjunto, e fixam aspectos restritos ou comentam fatos contados por companheiros. As publicações oficiais pouco esclarecem, mas podemos afirmar que o I/11ºRI retomou as posições abandonadas e convém salientar um detalhe: embora com cerca de duas centenas de homens, sem ligação com o Regimento, mas com armamento suficiente e pessoal disposto, o Batalhão recuperou a frente de Guanela, aproximadamente às 7h30min do dia 3 de dezembro.

Sobressaem, em torno deste assunto, três dúvidas.

A primeira delas se refere a um fato, na verdade uma versão, que se ouve muito, referente a esse período, no qual teriam ocorrido quatro ataques a Monte Castelo, se não me engano. O primeiro, antes da tropa brasileira entrar em posição, foi infrutífero, organizado por uma tropa aliada, não me recordo se francesa ou americana, que já se encontrava lá, aprestada. Em seguida, vem o ataque frustrado do Regimento Sampaio, que foi realizado no final de novembro. Depois, com a operação de Guanela que também é relatada como um ataque sem sucesso. Finalmente, depois do inverno, o ataque do 1º RI, Regimento Sampaio, que conseguiu conquistar Castelo.

Da maneira pela qual o fato foi exposto, suscitou a dúvida de que teria acontecido apenas uma substituição, e não realmente uma operação inicial de ataque.

A segunda dúvida se prende à primeira, se esta não procede, a outra também não procederá: o ataque do 1º RI, Regimento Sampaio, no final de novembro, que não teve êxito, não teria sido, de maneira alguma, um desastre, houve uma volta à posição de ataque, em face do insucesso. Porque o alemão, lá de cima, havia observado os preparativos para o ataque, tomados pelo Sampaio; naquela situação, dispondo de observatórios que dominavam toda a nossa frente,o alemão não teria acreditado que o brasileiro fosse atacar, apesar de ter executado todos os preparativos. Então, com isso, não adotou certas medidas, mas na segunda vez, a do 11ºRI,

corrigindo-se, teria tomado as providências para repelir o ataque que seria desencadeado, ou mesmo, realizar a operação que foi feita.

E a terceira dúvida refere-se às medidas tomadas pelo Comando do Regimento, em relação a esse insucesso ou à retirada desordenada das tropas do 11º RI Houve alguma medida em relação aos comandos ou quaisquer outras, possivelmente consideradas?

Inicialmente, desejava esclarecer que a operação em que o I/11º RI se viu envolvido, e que foi sua entrada em ação, correspondeu a uma operação de substituição. Vamos tentar então retornar a esse quadro: O Batalhão do Sampaio realizou o seu segundo ataque a Monte Castelo no dia 29 de novembro. Não teve êxito. O Batalhão mal saiu da linha de partida. Permanecendo nesta linha, que é uma posição favorável, mas não para a defesa, ficou muito desgastado, batido por fogos, até de Infantaria. Como conseqüência, o Batalhão Uzeda sofreu inúmeras baixas e achava-se muito sofrido fisicamente. Em face disso, o nosso Batalhão, que se encontrava em área final de treinamento, foi aspirado para a frente e recebeu ordem de substituir o I/1º RI, o Batalhão Uzeda.

Nós o fizemos na noite de 1º para 2 de dezembro. Então, foi efetivamente uma operação de substituição. Não houve ação ofensiva. Nós nos limitamos a substituir e as ordens recebidas estabeleciam que devíamos manter a defensiva.

Posteriormente, 10 dias depois, no dia 12 de dezembro, no terceiro ataque, o nosso Batalhão se empenhou também. Mas o fato relativo à substituição e à debandada do nosso Batalhão deu-se na noite de 2 para 3 de dezembro.

Agora, nova ação ofensiva contra Monte Castelo foi realizada no dia 12 de dezembro, na qual o Batalhão tomou parte, cobrindo o flanco e recebendo como objetivo a cidade de Abetaia que não foi conquistada. O Batalhão sofreu também, tremendamente, com um número de baixas muito grande, o Tenente Varoli foi feito prisioneiro, o Comandante de Companhia, Capitão Bueno, ferido, um Pelotão inteiro praticamente dizimado durante a ação que foi o terceiro ataque a Monte Castelo, no dia 12 de dezembro.

Em relação às conseqüências de nossa ação, que não foi brilhante, três comandantes de Companhia foram substituídos. O 1º, Capitão Cotrim, destituído do Comando, no meu entender, responsável principal pela ação descoordenada de sua Companhia. Posteriormente, viu-se condenado a dois anos de prisão.

Outros dois companheiros também foram destituídos do Comando, o Capitão Schleder e o Capitão Tinoco. A esses dois, rendo o meu preito de companheirismo e amizade, bem como testemunho de que combateram com todo o ânimo possível e que se viram envolvidos nos acontecimentos. Gostaria de deixar expresso, também,

o que sucedeu-se com eles e que resultou na destituição do Comando: a maioria do Batalhão, de forma descoordenada atingiu a região do PC da Artilharia, mais ou menos cerca de quatro quilômetros da linha de frente. Não havia um local designado previamente para Ponto de Reunião do Batalhão e uma segunda linha defensiva.

Então, a maioria do Batalhão se deslocou pelo caminho natural, que foi o inverso ao da aproximação da linha de frente. Nesse momento, o Comandante do Batalhão, Major Jacy Guimarães, apelou para que o Batalhão se reunisse, reorganizasse e voltasse às posições. Mas o desânimo era muito grande, havia cansaço e grande perda de material, não existia uma Unidade combativa capaz de realizar esse feito. Em todo o caso, os comandantes de Companhia reuniram as suas subunidades e tentaram convencer os soldados e oficiais a voltarem.

Mas quando as providências estavam, talvez, surtindo efeito, os observatórios alemães notaram aquele movimento e a região foi batida por tiros de Artilharia, desorganizando a concentração, mais uma vez, não permitindo, ou não proporcionando mais condições para os capitães impulsionarem os seus homens para retornarem às posições.

Então, os três capitães foram ao Comandante de Batalhão, Major Jacy, dizer da impossibilidade de acompanhá-lo. Estava com o Major Jacy um Capitão de Artilharia, Oficial-de-Ligação, Capitão Fontoura, que julgou estar vendo um ato de insubordinação daqueles capitães para com seu Major, não cumprindo ordens. Então os prendeu e os levou ao PC da Artilharia Divisionária que se localizava próximo ao local onde ocorrera aquela cena. E dali, presos, foram encaminhados para a retaguarda e submetidos a um processo. Nesse processo ficou caracterizado que não tinham culpa, mas, mesmo assim, acabaram destituídos do comando.

Creio que seria de interesse, também, pesquisarem os documentos referentes à Justiça Militar, onde estão expressos, em detalhes, esses depoimentos. Prestamos o nosso testemunho em relação ao Capitão Tinoco e ao Capitão Schleder, principalmente ao Capitão Schleder, com quem estivemos e vimos a confiança que inspirava aos seus soldados, como também, no auge do combate, quando mostrou-se completamente senhor de sua ação, tendo sido surpreendido, como todos nós, pela debandada da 1ª Companhia do Capitão Cotrim, e dessa forma, envolvido pelos acontecimentos.

Em relação a esse fato, posteriormente, o Major Jacy, indiretamente avassalado naqueles episódios, viu-se substituido. Devo mais uma vez ressaltar, o que já aconteceu anteriormente, que permaneceram somente dois capitães que já comandavam Companhia: o Capitão Hesio Alvim e nós. O Capitão Hesio Alvim, Comandante da Companhia em Reserva, praticamente não saíu da posição em que se encontrava. Retraímos, com ordem, até o Posto de Remuniciamento do Batalhão, que se encontrava na linha ocupada pela 3ª Companhia e retomamos as posições com cerca de

duas centenas de soldados. Também queríamos caracterizar que ficamos muito sensibilizados, bem como chocados, na verdade sentimos um impacto muito grande, quando o Comandante da Infantaria Divisionária reuniu os oficiais remanescentes do Batalhão e repreendeu-nos de uma forma que nos atingiu profundamente porque, naquele momento, chamou-nos de covardes e de outros termos de que não gostamos sequer de lembrar. Ao invés de levantar o moral, deprimiu-nos mais ainda porque estávamos todos profundamente sentidos com o fato, e principalmente surpreendidos por ter sido colocada toda a culpa nos comandantes de Companhia e nos tenentes, quando não foi só nossa. Não queremos nos eximir da parte que nos cabe, mas a responsabilidade do Comando foi muito grande.

A respeito dessa conclusão sobre a culpa dos insucessos, não só referente aos integrantes do 11º, como aos do 1º RI, o Sampaio, há, ocasionalmente, sem ser de forma generalizada, uma espécie de radicalização na atribuição da responsabilidade, exclusivamente, aos comandantes de Subunidades, como foi o caso comentado, ou então atribução da culpa ao Alto Comando, particularmente, ao Comandante da ID.

Teria sido uma impressão pessoal, à época, e, quem sabe, até mereça algum reparo, mas as notícias das operações iniciais do 6º RI, com vitórias relativamente surpreendentes, retumbantes, ecoaram fortemente aqui no Brasil, particularmente pela imprensa que estava sequiosa de informações e então noticiava os grandes êxitos da Unidade. Então, o 1º e o 11º, ao chegarem à Itália, não queriam conformar-se em ficar eternamente, ou por um período muito grande, nos campos de instrução. Estavam sequiosos de entrar em ação, de tal maneira que também mandassem para cá as suas notícias. E que esse desejo de entrar logo em ação era mais ou menos generalizado. Então não houve, digamos assim, uma culpa exclusiva de tal ou qual escalão.

Essa expressão “Laurindo”, que foi, na oportunidade, me lembro, música de carnaval, tornou-se uma denominação pejorativa, um apelido, a meu ver, não exclusivamente do 11º. Parece que o 1º RI, o Sampaio, também teria apelidado o 6º RI, a quem coube as missões iniciais, que já se encontrava na frente, em Barga, digamos, na sua *marche aux flambeaux* é que teria provocado essa onda em torno do fato, com o apelido jocoso.

O 6º RI combateu numa frente bem distinta. Iniciou as operações ao Norte de Pisa, com o Destacamento FEB e conquistou, numa luta de vanguarda, algumas regiões como Massarosa, Camaiore, Monte Prano, uma frente secundária dentro do quadro geral. Era uma frente de cobertura, bem distinta da ação em que o 1º e o 11º entraram em combate. Nós entramos em ação no Vale do Serchio, ao norte de Lucca, já sob as ordens do General Mascarenhas, nos aproximando da estrada principal, da rota 64 que se dirigia a Bolonha, eixo principal do Exército.

Eis porque as condições foram completamente distintas. Assim mesmo, no primeiro caso, tivemos o Grupamento do 6º RI progredindo em ação de vanguarda até que se encontrou com a área de Gramaleoni, San Quirico e Lama di Sopra, onde foi preciso montar uma pequena ação para tomar as posições. Posteriormente, em seguida à ação ofensiva, o alemão contra-atacou, obrigando-os ao recuo. Pouco tempo depois, o Destacamento foi aspirado e substituído por outra tropa, americana, dada a necessidade de fazer com que a Força Expedicionária Brasileira pudesse se reunir às ordens. do General Mascarenhas e atuar dentro de um todo, integrada.

Queremos caracterizar que, sendo a primeira Unidade brasileira a entrar em ação, o 6º RI, diferentemente dos 1º e 11º RI foi gradativamente se integrando ao combate, dentro do processo clássico de aproximação, tomada de contato e combate de pequenas unidades. Ao passo que os batalhões do 1º e 11º RI tiveram o seu batismo de fogo em ações consideradas relativamente muito mais difíceis e importantes, não só pelo terreno, pelo efetivo do inimigo, como o próprio tipo de operação, completamente distinto das operações realizadas pelo Destacamento baseado no 6º RI.

Por isso sentimos que a operação apelidada "Laurindo" não pode ser atribuída somente ao nosso Batalhão. Também ocorreu no 6º RI e podemos afirmar que não teve uma evolução maior, ficou circunscrita. Os componentes do Batalhão não se molestavam com isso. Até estabeleciam um revide através de chistes e outras observações desprimorosas, retorquindo com gracejos etc. E, pouco a pouco, foi morrendo e não se tornou muito evidente esse ponto tão pejorativo, a não ser nos primeiros dias.

Outro aspecto importante e que merece ser apreciado diz respeito à ação da Quinta-Coluna no Brasil. É muito pouco divulgado e pouca coisa se sabe sobre esses acontecimentos. Nós referenciamos o livro do Coronel Aurélio Py – *A 5ª Coluna no Brasil*.

Destacamos uma publicação no jornal *Estado de São Paulo*, de 16 de julho de 1978, que trata da história da sabotagem nazista no Brasil. Ficamos completamente admirados ao saber que houve tentativas sérias de sabotagem. Por exemplo, lemos nesse artigo: "As esperanças da rede de sabotagem nazista no Brasil ficaram enterradas no meio do mato, a pouco mais de 100 metros da Usina de Cubatão no dia 20 de março de 1943. O plano era destruir a usina e com isso paralisar as indústrias e os transportes, bem como reduzir todas as atividades econômicas do Sul do País. Esse fato foi muito sério e o jornal narra detalhes em relação a essa possível ação, informando que três sabotadores tentaram colocar 10 quilos de dinamite na tubulação da usina mas não conseguiram. Temos notícias, por esse artigo, que havia agentes destacados para o Brasil e referencia que, no início de 1939, um representante do

órgão especializado do setor de espionagem chamado – *Abtelung* ou Divisão 1 do *Abetwer*, de nome Joaquim Rudofle ocupou-se do recrutamento de futuros sabotadores na América do Sul. Esse Rudofle chegou a Buenos Aires em maio de 1939 e através dos canais diplomáticos e navais, conseguiu um indivíduo para chefiar o serviço de sabotagem no Brasil.

Denominava-se esse nazista, Karl Gohl, engenheiro mecânico eletricista, de 36 anos, que trabalhava como consultor técnico numa firma em São Paulo, a Ciclope que fabricava caldeiras a vapor e que tinha escritórios no 12º andar do prédio Matarazzo.

E há uma série de notícias a respeito do fato que acho muito interessante, porque refere-se a aspectos completamente desconhecidos. Escrevemos um trabalho intitulado: “Um ano de nacionalização em Santa Catarina”, uma atividade desenvolvida pela 6ª Companhia do 13º RI. Nessa ocasião, tivemos conhecimento que o Doutor Kraemer, Diretor do Hospital Hans A. Hobe, um hospital de Hamônia, onde estávamos alojados, era chefe nazista no Sul do País.

Na operação que encetamos, apreendemos uma série de. correspondências dirigidas à Alemanha, nas quais ficava bem clara a possibilidade de serem recrutados no País, agentes capazes de atuar em favor dos alemães. Cartas apreendidas de Hans Klassin, Nova Breslau, Santa Catarina, de Peter Patskauser, Alvin Henning etc. Este, escrevendo para Waltrude, dizia assim: “Meu lugar de nascimento é o Brasil, meu pai nasceu no Brasil e minha mãe na Rússia. Li em um jornal alemão daqui que todo *Wolks Deutchland*, quer dizer, pertencente ao povo alemão, residente no estrangeiro e que tenha de dezoito a 25 anos pode servir ao Exército alemão. Uma vez que seja verdadeira a notícia quero ser o primeiro a ir para a Alemanha”, demonstrando então que, potencialmente, ele tinha condições de trabalhar para a Alemanha, embora sendo brasileiro. No meu entender é um assunto que merece ser desenvolvido. Há casos bastante interessantes sobre a ação da Quinta-Coluna

Na época em que o Brasil acabava de declarar guerra ao Eixo, o primeiro comboio que seguiu para o Nordeste e furou o bloqueio, após o torpedeamento dos nossos navios, saíu do Rio de Janeiro a 4 de outubro de 1942, rumo a Recife, fazendo aquela rota completamente diversificada para fugir de um possível ataque de submarino. Levou oito dias do Rio a Recife. Eram 16 navios mercantes e mais 3 navios de guerra, como escolta. O *Affonso Pena* que foi até Belém, quando voltou do Norte foi torpedeado e afundado. A notícia que chegou a Recife, causou muita surpresa. Durante a saída da Guanabara, no momento em que transpunha a barra, a Rádio Berlim dava todos os detalhes, anunciando: “Está saindo, nesse momento, da Barra, um comboio com tantos navios, sendo o comodoro, o *Almirante Alexandrino* (que levava o Comandante do Comboio), escoltado por um cruzador e dois destróieres”.

Este é um exemplo de como agia a Quinta-Coluna, quer dizer, elementos daqui davam as notícias para a Alemanha, com todos os detalhes. Mesmo com as tentativas de despistamento, com a alteração das rotinas, saindo à tarde, regressando à noite, permanecendo algumas horas no Rio. sem saber se na manhã seguinte se daria realmente a partida, quando isso acontecia a Alemanha já tinha conhecimento de todos os pormenores."

Justamente por isso acho que se trata de um assunto que merece investigação. Inclusive, estamos nos lembrando de um rumoroso caso, se não me engano de Geraldo Melo Mourão, um caso de espionagem que se tornou famoso; à volta dele, fatos evidentes mostraram a ação insidiosa da Quinta-Coluna no Brasil, principamente no Sul, na zona de colonização, em que o espírito alemão se sentiu renascido com o Nazismo. Tínhamos conhecimento de que nazistas doutrinavam politicamente, através de reuniões sistemáticas, realizadas na área em que nos encontrávamos, em plena campanha de nacionalização. Por isso, é que achei interessante que esse fato pudesse ser aprofundado.

Ainda dentre os aspectos que no nosso entender devem ser ressaltados lembro as dúvidas sobre a origem do significado de nosso distintivo "A cobra está fumando". Alinhamos uma série de informações e encontramos as alternativas as mais diversas. Existe até um artigo muito interessante, publicado na *A Defesa Nacional*, no mês de novembro-dezembro de 1967, com o título "A cobra está fumando", da autoria do General Jonas Correia que apresenta uma série de versões. Diz, por exemplo, que o Comandante de uma Unidade do Rio de Janeiro, quando chegava "esquentado" ao quartel, trazia o charuto fumegando nervosamente entre os lábios e a soldadesca, arisca e cautelosa exclamava: "A cobra está fumando".

História surgida durante a guerra: "Um soldado estava fumando, quando se aproximou um Oficial; o praça atirou o cigarro ao chão, pisando-o, contudo não conseguiu que parasse de fumegar denunciadoramente. O superior indagou a razão da fumaça. Respondeu o praça: "A cobra está fumando".

Nós do 11º RI, devemos lembrar de uma versão que corria no Regimento, segundo a qual a Unidade, para deslocar-se de São João del Rei para o Rio de Janeiro, utilizou a ferrovia que era sinuosa. Tempo da "Maria Fumaça", locomotiva soltando fumaça, o trem se movimentando de uma forma ondulada, em seu percurso, tudo dava a entender que era uma cobra que estava rastejando e fumando, indo para a guerra; tomou corpo dentro do Regimento essa idéia.

Existe também uma outra interpretação que nos foi transmitida pelo General Celso Daltro Santos, dizendo que a propaganda alemã, intensa e persistente, declarava nas suas poderosas emissões radiofônicas, em língua portuguesa, que a tropa

brasileira não chegaria ao destino, afirmando que “é mais fácil uma cobra fumar do que a Força Expedicionária Brasileira embarcar”.

Todos esses aspectos, inclusive alguns vindos da linha de frente que, em plena ação, um pracinha teria dito para o seu companheiro: “É a cobra que está fumando”. Isso avolumou-se, correu pelas unidades e passou a significar não só a presença do Brasil, como as próprias operações de combate, sendo adotado como distintivo da FEB, o símbolo da cobra fumando.

Há também uma curiosidade em torno da expressão “Saco B” que era uma denominação retirada do nome oficial de um saco verde-oliva em que colocávamos as nossas roupas, o borzeguim sobressalente e aquelas coisas que não podíamos levar para a linha de frente. Era um saco que ficava à retaguarda. Daí, de uma forma genérica, começaram a ser denominados pelos combatentes da linha de frente todos aqueles que estavam à retaguarda. Estes, por sua vez, consideravam como “saco B” aqueles que não tinham embarcado e que haviam permanecido no Brasil.

Dentro da divulgação e do desenvolvimento dessa idéia, os infantes julgavam que “Saco B” eram também os artilheiros que se colocavam atrás de uma linha de crista, para poderem posicionar as suas peças. E mesmo dentro da própria Infantaria, começaram a surgir os “Saco B”, por exemplo, o pessoal das companhias de obuses que integravam os regimentos de Infantaria. Dentro do próprio Batalhão de Infantaria era ”Saco B” aquele pessoal da Companhia de Comando, da cozinha etc. que, um pouco à retaguarda, preparava os meios e executava serviços de apoio. E chegaram até ao cúmulo de considerar “saco B” os integrantes do elemento de emprego tático mais elementar que é o Pelotão, o Pelotão de Morteiro e Metralhadora, que precisava encontrar uma posição favorável; por exemplo, o morteiro tinha que encontrar uma linha de crista para fazer o tiro desenfiado: por isso era cognominado pelo sentinela avançado de “Saco B”.

Dependia da posição em que cada um se colocava para julgar-se em condições de chamar, em tom pejorativo, aquele homem que não estava engajado diretamente na linha de frente.

Nos aspectos que desejamos destacar, um dos pontos que merecem detida atenção é o referente a perdas e gastos brasileiros, assunto muito pouco conhecido. O Coronel Germano Seidl Vidal, num trabalho intitulado “Participação do Brasil na II Guerra Mundial” traça considerações a respeito desse problema. É um levantamento muito interessante que mostra ou estuda todos os elementos capazes de influir nesse título. Referencia o trabalho do Tenente Coronel Newton Corrêa de Andrade Mello que ele considera um desbravador nesse intrincado problema. Anota também um estudo do problema de “Reparações de Guerra” de Mário Calabria que alinhou considerações relativas aos prejuízos causados ao Brasil.

Houve outros sacrifícios impostos ao nosso País como os relatados em conferência pelo Embaixador Camilo de Oliveira. Temos também informações e dados muito interessantes que estão contidos no livro de Manoel Castello Branco, publicação especial sobre a FEB. O Coronel Germano em sua introdução, diz: "Triste capítulo dos danos sofridos pelo Brasil, reexaminado pela perspectiva que o tempo permite, é uma inconteste prova do quanto de sacrifício foi exigido de nosso povo para lutar pela democracia mundial, quando não desfrutava da plenitude dos seus efeitos no âmbito nacional".

Como conseqüência da guerra, ele estabelece que diante desse esforço todo que fizemos, fomos obrigados a pagar uma dívida que nos foi proporcionada através do *lend lease*. Afirma o Coronel Newton: "Não exageramos ao afirmar que a guerra dessangrou a nossa já frágil economia. A Lei de Empréstimos e Arrendamentos que permitiu a revitalização das nossas Forças Armadas e o equipamento da FEB e a sua manutenção em Campanha, custou-nos a cifra de 360 milhões de dólares, cuja última prestação foi paga no dia 1º de julho de 1954.

Há um outro fato muito pouco conhecido pela maioria dos febianos e sobre o qual ainda não vi um registro oficial. Trata-se da deserção de um brasileiro da 9ª Companhia do 11ºRI, de nome Bruno Lassen.

O Boletim de Informações número 79 da 1ª DIE analisa um documento apreendido em Castel d'Aiano pela 10ª Divisão de Montanha, por ocasião do último ataque em princípio de maio, que trata do interrogatório de prisioneiros brasileiros capturados pelo 1.045º RI da 232ª DI e contém o relatório do interrogatório de um desertor brasileiro capturado em 3/12/1944, em Abetaia.

Tratava-se do soldado Bruno Lassen, nascido em 2/4/1908, em Santa Catarina, Brasil, operário, solteiro, falando alemão. Seus avós vieram de Holessein e emigraram para o Brasil. Sua Unidade era a 9ª Companhia do III Batalhão do 11º RI.

O interrogatório é longo e há um ponto muito claro, quando é perguntado o motivo da deserção e ele responte: "o desertor não queria combater contra os alemães. Ele dá o nome dos oficiais da sua Companhia, fornece dados sobre a organização e o emprego do 11º RI, informa a missão, antes da deserção, dá informações sobre outras unidades brasileiras, informações sobre as nossas intenções, a posição do nosso armamento, efeito das armas alemãs, em relação aos preparativos da guerra química e mais uma série de informações sobre a tropa brasileira, inclusive as relações com a população italiana, a organização efetiva e termina com uma opinião sobre as tropas alemãs, em que diz: "de acordo com o desertor, os brasileiros acreditam que uma das melhores unidades alemãs está na frente deles, fala-se até mesmo de uma Divisão SS".

Tentamos saber a origem daquele documento, qual o destino de Bruno Lassen, tendo chegado à seguinte conclusão: Bruno Lassen, depois que desertou, foi encaminhado para um campo de concentração de prisioneiros brasileiros, no qual se encontrava um Oficial de nosso Exército, Emílio Varoli. Bruno Lassen desfrutava de uma situação especial nesse campo de prisioneiros. Admitia-se que era ligação entre prisioneiros brasileiros e o Comandante do Campo. Não se sabia da ação dele. Tinha uma situação privilegiada. Admitia-se que, por ser intérprete, gozasse desses benefícios.

Quando os americanos liberaram os brasileiros e os encaminharam para a França, a fim de serem evacuados para o Brasil, Lassen se incorporou aos brasileiros como um prisioneiro comum.

E aí há uma série de versões, uma das quais, a última, foi-nos relatada pelo Coronel Heitor Caracas Linhares; ele disse o seguinte: “o Varoli tinha contado a ele, Linhares que, no momento em que os contingentes de prisioneiros estavam sendo embarcados para o Brasil, se encontravam na França. Na ocasião do embarque, o soldado Bruno Lassen disse que tinha uma coisa a fazer e voltou ao acantonamento onde tinham permanecido. Como estava demorando, o Varoli foi procurá-lo e encontrou o soldado Bruno Lassen enforcado. Havia se suicidado. Eu conheci uma versão diferente: Bruno Lassen se encontrava entre os prisioneiros relacionados para retornar ao nosso País e, na ocasião do embarque, se achava presente, mas depois ninguém teve notícia dele. Fatos como esses são importantes porque muito pouca gente conhece e interessaria saber qual foi o destino que teve esse desertor.

Também creio que seria de todo conveniente tomar conhecimento da vida dos prisioneiros brasileiros nos diversos campos de concentração. O livro já citado, *Depoimento de Oficiais da Reserva sobre a FEB*, publica as impressões do Tenente Varoli, único oficial brasileiro de Infantaria capturado, com o título: *Aventuras de um prisioneiro na Alemanha Nazista*.

Possuímos relatos e outras observações de oficiais da aeronáutica que ficaram prisioneiros e que também retrataram as suas impressões.

Mas, por tratar-se de assunto pouco conhecido, creio também que merece uma observação especial no sentido de ser desenvolvida essa tese.

No livro *Episódios Militares*, do General Azevedo Pimentel, há fatos, além da parte anedótica ligada a todos os exércitos em campanha, que excitam o patriotismo do cidadão que os lê, para lembrar que muitos arroubos da bravura anônima não constam das Ordens do Dia ou de outras comunicações oficiais dos chefes que não puderam presenciar as diversas peripécias ocorrentes nos acampamentos e no vasto campo de batalha; assim o General Azevedo Pimentel apresenta, à luz da História, os grandiosos feitos de cinco soldados e marinheiros, esses anônimos,

abnegados, generosos, valentes e que são os vencedores dos grandes prelios, sempre que bem comandados.

Julgamos que está faltando também à História da FEB novos aspectos como este. Neste campo, a que demos o título de "Galeria dos Heróis Nàcionais", podíamos estabelecer o perfil do combatente brasileiro, dispondo de uma série de trechos e aspectos que é conveniente caracterizar. Um deles, um dos espetáculos que mais nos impressionaram, não só a nós brasileiros, mas também aos próprios alemães é o reconhecimento, pelo inimigo, do valor dos soldados que foram mortos no cumprimento do dever. Assim, mais de uma vez, os alemães prestaram homenagem aos bravos heróis brasileiros, ao enterrarem nossos soldados mortos em ação, fazendo inscrever nas cruzes de seus túmulos frases que revelam os feitos e as glórias da Infantaria brasileira. O General Thales Moutinho da Costa, num artigo publicado na *Revista do Clube Militar*, sob o título "Três Bravos Brasileiros", mostra e referencia a história do cabo José Graciliano Carneiro da Silva, soldados Clovis da Cunha, Pais de Castro e Aristides José da Silva, participantes de uma Patrulha de Reconhecimento. que morreram; os alemães os enterraram à sombra de uma árvore, bem definida por uma cerca baixa de arame, com uma cruz tosca, encravada no meio de um dos lados e, bem no centro da cruz, pregada uma pequena tábua com a seguinte inscrição: "3 PATRI BRASIL - 24-1-45".

Um outro fato semelhante se sucedeu, na Região de Montese, em que os alemães fizeram o sepultamento e colocaram uma placa tosca com a inscrição: "3 heróis brasileiros" e os nomes dos soldados Arlindo Lucio Silva, Geraldo Rodrigues (de Souza) e Geraldo Baeta (da Cruz); tudo vem complementar aquela que foi referenciada pelo General Thales Moutinho da Costa.

Acredito que são fatos que devam ser esclarecidos. E, no entanto, pouco se conhece da ação desses seis brasileiros que se sacrificaram e cujo heroismo foi reconhecido pelo próprio inimigo.

Queremos citar, também, o relato do cabo Inácio de LoyoIa de Freitas, ferido, cujo relatório de interrogatório se encontra anexo ao Boletim de Informações número 79, em que ele adianta informações, as mais truncadas possíveis, dentro de um cenário do qual tinha conhecimento. O relatório explica mesmo: "devido ao ferimento não foi possível obter o nome do Comandante de Companhia, mas ele informou que o Comandante do Batalhão era Mofado Abacate". Evidentemente o moral do soldado Inácio Loyola de Freitas era elevadíssimo porque, apesar das condições em que foi ferido numa patrulha à tarde e somente recolhido à noite, pelos alemães, ainda teve presença de espírito, dentro da seriedade de seu estado, para dizer o nome de seu Comandante de Batalhão, da maneira que fez.

Nós não podemos deixar de lembrar, porque testemunhamos sua morte e por termos estado com ele várias vezes, uma figura muito importante, a de Max Wolff Filho. Tivemos a oportunidade de fazer uma conferência a respeito do então sargento Max Wolff Filho que faleceu na véspera da tomada de Montese e que representou perfeitamente a bravura do homem brasileiro.

Outro elemento que recordamos e intitulamos como “Glórias Nacionais” é o Tenente Mega, a quem estamos ligados afetivivamente por laços muito grandes; durante dois anos e meio fomos seu instrutor na Escola Militar do Realengo, no 1º ano, no 2º ano e no início do 3º. Seu desempenho está expresso em uma série de documentos oficiais, dos quais gostaríamos de caracterizar o referente ao diploma da Cruz de Combate de 1ª Classe que ele recebeu por ocasião de sua morte: “ Aspirante-a-Oficial Francico Mega – Terminou o curso na Escola Militar, na última turma e incorporou-se ao 1º RI, na véspera do ataque a Monte Castelo, em que tomou parte. Comandava um Pelotão de 1º escalão no ataque a Montese. Apesar de forte resistência do inimigo que procurava deter o nosso avanço com tiros ajustados de metralhadoras e forte bombardeio, impulsionou infatigavelmente o seu Pelotão cujos homens eram empolgados pelo seu exemplo de bravura e sangue frio. Ferido mortalmente à testa de seu Pelotão, em pleno ataque, em nenhum momento deu prova de fraqueza. Assistido por um de seus soldados, com admirável serenidade, sentindo que ia morrer, fez uma prece. Depois de ter confiado a esse seu camarada uma lembrança para sua genitora, continuou falando aos seus homens, incitando-os a prosseguir no cumprimento do dever. Calmo e conformado, compenetrado das suas responsabilidades de Chefe, a quem cabia estimular os seus subordinados naquele momento crítico, pronunciando palavras de entusiamo e confiança na vitória, exalou o último suspiro”. Exemplos como esses, de companheiros que deixaram esta vida se sacrificando pela Pátria e outros, que ainda estão vivos, dos quais lembramos o Tenente Iporan Nunes (de Oliveira) , o vencedor de Montese, e que teve uma atuação excepcional. São aspectos que, no meu entender, devem ser explorados. Eu imaginei e tive a idéia de que o livro *Episódios Militares* deveria servir de base e de referência ao desenvolvimento desses fatos.

Dentro também dos aspectos que julgo deva ser interessante rememorar, inscreve-se a atuação dos *partisans*. Foram uma tropa auxiliar italiana que nos apoiou muito, principalmente no aspecto suprimento. Utilizando muares, usando equipamentos especiais, permitiram que a tropa brasileira, em pleno inverno, nunca sofresse deficiência seja de munição, seja de alimento, seja de todos os artigos necessários à campanha. Penso que deveria ser um assunto também interessante a ser examinado. E eles não só atuaram nesse setor como também apoiaram as nossas operações. Há até um artigo muito interessante sobre os *partisans*, como arma de guerra,

intitulado “Guerra Revolucionária”, publicado na *A Defesa Nacional* de dezembro de 1954 e que dá uma síntese dos trabalhos realizados por esses *partisans*. Nós nos recordamos perfeitamente de uma noite: estávamos em nosso PC e recebemos a informação de que iriam sair alguns elementos pelas nossas linhas. E ficamos muito surpreendidos quando, efetivamente, o Serviço de Informações do Batalhão nos encaminhou três *partisans*, sendo um deles mulher. Sairiam cruzando nossas linhas e iriam buscar uma série de informações.

Na ocasião, antes de deixarem o nosso Posto de Combate, tiveram ocasião de comentar conosco que eram da região e conheciam bem aquela área e nos mostraram caminhos de infiltração, as posições de morteiros e pontos de apoio do inimigo etc. Essa é uma história sobre a qual não vimos referências e que, no nosso entender, seria também um caso a estudar.

Ainda dentro dos fatos que devam ser analisados, pesquisados, há os problemas que surgiram durante a guerra, de casos de neurose. Existe uma série de notas, sob o título “Psiquiatria Militar” que foi publicada pelo Serviço Médico e do qual tomamos conhecimento mas que nunca vimos... como se fosse um fato que não viesse a ser muito agradável de ser tocado. Mas penso que é uma circunstância real, cujos ensinamentos devem ser examinados, inclusive para verificar qual o percentual de neuróticos de guerra em relação ao efetivo, para verificar se estamos dentro da normalidade ou não. Desse fato não tomamos conhecimento e, evidentemente, houve alguns conhecidos até entre oficiais. Tivemos, por exemplo, na nossa Companhia, um Tenente R-l com um princípio de neurose, mas conseguimos recuperá-lo através do conhecimento do problema e, durante a segunda parte da campanha, o Oficial apresentou um procedimento absolutamente normal. Mas, se não estivéssemos preparados para isso, poderíamos perder aquele Oficial. Conseguimos, através de doutrinação, estar junto com ele nos momentos mais difíceis, recuperá-lo integralmente. Daí para frente, se não teve uma atuação brilhante, foi discreta na segunda fase, porquanto, na primeira, nas situações de combate, havia ficado completamente inibido. Por isso julgamos que é um assunto de interesse e que deve ser devidamente explorado como ensinamento. Ainda dentro desse quadro geral, nós gostaríamos de trocar idéias sobre o chamado”espírito da FEB”. O que a FEB contribuiu para o Exército e para o País?

Muita gente faz um marco divisório acentuado, dizendo que existe um Exército antes da FEB e outro depois da FEB. Não chego a esse ponto, mas acho que a FEB influiu muito... o seu espírito influiu muito no quadro geral das Forças Armadas, especialmente no Exército. Tentamos fazer um estudo a esse respeito e, numa conferência que realizamos na Academia Militar, dissemos o seguinte:

"É inegável que foi excelente o comportamento da FEB como um todo. A que atribuir esse fato? Admite-se que a instrução crioula tenha dado um bom embasamento. Os quadros subalternos de sargentos e tenentes, julgamos, proporcionaram essas condições. Mas fomos muito além.

Julgamos que o espírito da FEB foi alcançado através de eventos históricos que tiveram origem na epopéia da luta contra os holandeses. Em 1945, a Força Expedicionária Brasileira, ao retornar vitoriosa da Itália, depositou os louros de suas glórias no Campo de Batalha de Guararapes."

Na oportunidade, o General Mascarenhas de Moraes, Comandante da FEB, destacou: "Nessas colinas sagradas, na batalha vitoriosa contra o invasor, a Força Armada do Brasil se forjou e alicerçou para sempre a base da Nação brasileira." Apoiado nesse fato, tentamos observar na nossa história quais os aspectos principais que embasaram o espírito da FEB. Analisamos o episódio épico dos Bandeirantes, que, com coragem e bravura, dilataram o Meridiano de Tordesilhas, segundo um historiador: "até e quanto os seus braços fortes puderam envolver".

Julgamos que o espírito da FEB também emerge das lutas pela independência política, por ocasião do gesto de D. Pedro I. Destacamos nas lutas nativistas contra as tropas portuguesas, o papel do nosso colono, na Bahia, do homem nacional que, sem armas e sem conhecimento da doutrina militar, conseguiu, de forma definitiva, a expulsão das forças estrangeiras do Brasil.

Julgamos também que as campanhas internas e externas do século XIX forjaram o sentimento dos febianos que, honrando compromissos internacionais brasileiros, atravessaram o Atlântico e lutaram pela redenção da humanidade. Daí, dentro desse quadro, dentro dessa linha, nós, até na conferência que fizemos na Academia, usamos para cada evento desses, figurantes que, no palco, foram apresentados em trajes típicos, enquanto referenciávamos, através de *slides*, esses principais eventos. A aceitação foi muito grande e estamos convencidos de que, efetivamente, a Força Expedicionária Brasileira buscou, nos exemplos do passado, as energias para o seu desempenho satisfatório, durante a campanha dos Apeninos.

A FEB deixou um legado de exemplos dignificantes. Os mais expressivos, talvez, nos desafios enfrentados bem como nas vitórias conquistadas sob o signo da luta e do sacrifício.

O espírito da FEB foi forjado ao superar as dificuldades de toda natureza, dominando complexos de inferioridade e demonstrando tenacidade na conquista dos objetivos. Dessa forma, foi possível acreditar que o Brasil tem condições de enfrentar a luta em que nos empenhamos, que é vencer o desafio do desenvolvimento.

Historicamente ainda é cedo para se avaliar o que representou para o País a participação da FEB na Segunda Guerra Mundial.

Mas se nos detivermos nesse exame, constataremos que foi durante a década de 1950, coincidente, portanto, com o regresso da FEB, que os temas "Desenvolvimento Social e Econômico" passaram a dominar a opinião pública brasileira.

Vimos que o Brasil teve seus diferentes avanços e a FEB concorreu para a revolução desenvolvimentista, como que dando ao País confiança em si mesmo, adquirida na luta contra um inimigo experimentado, junto a outros que possuíam, efetivamente, tradição guerreira.

Desejamos nos referir, de maneira especial aos desafios que foram vencidos pela FEB e o fazemos em homenagem ao combatente brasileiro. Destacamos, inicialmente, que, ao desembarcarmos em Nápoles, encontramos um porto destroçado e uma bela cidade destruída. Esse impacto foi sentido de uma maneira extraordinária, ao verificarem os brasileiros as marcas visíveis de luta e de sofrimento no povo italiano. Nós, pacíficos por índole, sentimos que havia necessidade de enrijecermos, de criarmos energias internas para nos tornarmos combatentes. Foi uma fase extremamente difícil dada a emotividade de nosso povo, para que pudéssemos nos adaptar às contingências da luta. Mas, os desafios foram vencidos. Dentre eles e de forma sintética, enumeraremos os seguintes:

A neve e as condições do inverno italiano no ano de 1944 foram rigorosas, alcançando temperaturas de 18º negativos. A tropa brasileira suportou bravamente essa situação e graças à sua capacidade de improvisação e engenhosidade foi a força combatente do Teatro de Operações que apresentou menor número de baixas com "pé-de-trincheira". Dessa forma, nós, homens dos trópicos, vencemos o "General Inverno", mas, deve-se avaliar o esforço necessário para dominar as diversas situações apresentadas, tais como atividades de suprimento, operações, patrulhas na neve, deslocamento de tropas sobre gelo etc.

Outro desafio vencido diz respeito aos processos de combate. O Exército não estava preparado para o tipo de guerra que iria empreender. A partir da Primeira Grande Guerra, as forças terrestres foram organizadas, orientadas e instruídas, de acordo com a Doutrina Militar Francesa. As Unidades brasileiras eram hipomóveis e escassos se faziam os recursos em equipamento, armamento e meios de comunicação. Não houve tempo hábil, ainda no Brasil, para o ajustamento aos processos de combate e à técnica de tiro utilizados pelos americanos do Norte. Foi, no entanto, rápida a adaptação da tropa ao emprego tático, ao uso do equipamento e do armamento.

Desejamos também dizer que vencemos o desafio do terreno. A zona de combate abrangeu a Região Meridional dos Apeninos, composta de elevações de, aproxi-

madamente, 1.500 a 2.000 metros de altitude. Ravinas profundas, taludes fortes e terreno pedregoso dificultavam sobremodo a movimentação da tropa. Isso não impediu que se dominasse o terreno, e os estandartes e bandeiras da Infantaria brasileira fossem hasteados e drapejassem em cinco dos picos alcantilados dos Apeninos.

Foi elevado o moral do combatente brasileiro, na Itália. Indicações as mais diversas revelam que o pracinha manteve espírito jovial e seu otimismo, mesmo em situações críticas. O jornal *O Cruzeiro do Sul*, editado pelo Serviço Especial da FEB, sob o título "Intriga" , publicou extensa literatura a respeito. O "Cabo Arica", com muita felicidade, interpretou a perplexidade do cabo José Gusmão e o estoicismo do soldado Praxedes Gomes da Silva, como se depreende da "intriga" que foi publicada no jornal *O Cruzeiro do Sul* de 17 de janeiro de 1945, na 3ª página, dizendo o seguinte: O cabo José Gusmão pede-nos para protestar contra o Serviço de Correios a propósito de telegrama recebido de sua esposa." Diz o poema:

Recebemos a visita do cabo José Gusmão para nos pedir o obséquio de uma reclamação.

Trata-se de um telegrama de sua cara-metade,
com estas breves palavras: "Nasceu menino. Saudade."
Ora, diz o nosso amigo: que houve engano é evidente,
pois já faz bem mais de um ano que de casa estou ausente.
Pede que ataque o Correio de maneira crua e feia
para que o engano não repita de aumentar a prole alheia.
Tomamos as providências, tratamos de averiguar.
E eis aqui a resposta que nos pedem publicar:
Engano houve, estamos certos mas não é cá da Seção.
Correio não se engana, o enganado é o Gusmão.

E há uma série toda de poemas semelhantes a esse, que foram reunidos na *Revista Militar Brasileira*, no número comemorativo do 30º aniversário da Organização da Força Expedicionária Brasileira, mostrando o espírito do soldado brasileiro. É uma série de histórias referentes à moral do brasileiro em situações as mais difíceis. Também seria interessante ressaltar que em pleno *front* foram compostas inúmeras canções destacando a bravura do soldado brasileiro e o valor dos chefes, especialmente dos comandantes de Pelotão e de Companhia, em face do inimigo. "Capitão Yedo comandou", "Tedesco ha portato via", "Monte Castelo só pena que voou", "A cobra esta fumando" e outras canções que revelam o espírito e o moral dos infantes tão bem representados pelo Regimento Sampaio, o vencedor de Monte Castelo e de onde saíram as canções.

Desejamos também caracterizar que o brasileiro venceu um outro desafio, o da nostalgia. Sendo o brasileiro sentimentalista por natureza e essencialmente emotivo

foi difícil a sua adaptação ao novo ambiente. A falta da namorada ou esposa, dos filhos, quando não do futebol, da praia e do papo com os amigos, traduziu-se em difícil luta. Alguns menos resistentes se deixaram enredar, como se depreende desse poema da lavra do nosso conhecido "Cabo Arica" denominado também "A intriga":

"Depois de demorados estudos o soldado Antonio Bernardeli chegou à conclusão de que o problema do casamento é insolúvel.

Bernardeli andava triste, realmente preocupado, sem saber o que fazer com o problema do noivado. Pois, distantes e saudosas na capital bandeirante, ficaram-se duas noivas, esperando o bravo infante.

As duas são bons partidos e a ambas está amando.

Enviam muitos presentes e a coisa vai se agravando.

Na falta de solução para o caso complicado, tem afinal uma idéia, do cérebro iluminado.

Passa no "cobre" os presentes da Laura e da Mariana e vai torrar o dinheiro com uma 'bionda italiana'."

Fatos como este mostram que, apesar da saudade, o brasileiro pôde se adaptar e tivemos casos de inúmeros companheiros nossos que se casaram com italianas.

Ainda, dentro do complexo de inferioridade, queremos afirmar que esse desafio foi vencido. A FEB, incorporada ao V Exército, combateu, lado a lado, com tropas americanas, dentre elas a 10ª Divisão de Montanha. Lutou, também, junto a unidades inglesas, tropas polonesas, estas sofridas e desejosas de vingarem a invasão de sua pátria. Forças de outras nacionalidades completavam o conjunto dos combatentes aliados do Teatro de Operações da Itália. Os brasileiros, inexperientes, sem treinamento adequado, tiveram que realizar um esforço sobrehumano para vencer as frustrações resultantes de um sentimento de inferioridade, ao combaterem junto aos veteranos da Campanha da África, do Desembarque da Sicília, dos vitoriosos de Monte Casino e das Praias de Anzio.

O depoimento oficial, constante das "Ordens do Dia" e declarações expressas por chefes militares aliados foram significativos. Há um consenso de que o combatente brasileiro não foi pior nem melhor que seus aliados. Nossos soldados souberam honrar as tradições nacionais, cumprindo conscientemente seus deveres.

Dentro desse quadro, ainda queremos caracterizar um artigo intituIado : "Mas, a vergonha é maior" , do Coronel R1 Sidney Teixeira Alvares.

Ele retrata um soldado brasileiro, franzino, semi-alfabetizado, que mal "ferrava" o nome, Jovino AIves Santana. Jovino foi ferido, depois então evacuado para a retaguarda e, quando ficou bom, seguiu para o Depósito da FEB. Lá ele não se conformava com as instruções que recebia e acabou fugindo do Depósito e se reincorporando à sua Subunidade, a 2ª Companhia.

O Capitão Sidney retrata o diálogo de Jovino com ele:

"Jovino, você demonstrou ser um bom combatente, tomou parte em quase todas as ações da nossa Companhia, foi ferido em ação e depois de restabelecido, enviado ao Depósito. Acho que você já cumpriu o seu dever e nada mais tem a fazer aqui." "Está certo, Capitão. Mas, depois de passar muito tempo na frente, não gosto de receber instrução de gente que nunca viu um 'tedesco'. Além disso, estava com saudade do pessoal da Companhia. Quero ficar aqui." "Eu então o encarei firme e perguntei: "Jovino. Você tem medo de morrer?" E ele, com a sinceridade dos simples e sem baixar os olhos, respondeu-me: "Ih, meu Capitão. O senhor me pergunta se tenho medo? Tenho demais. Mas, a vergonha é maior que ele." Reflete então o Sidney: "Senti vontade de abraçá-lo. Ali estava a bravura anônima e simples de nossa gente representada nas palavras, singelas daquele caboclo". Fatos como esses e outros engrandecem a participação do Brasil na Segunda Grande Guerra.

Eu desejava ainda referenciar um aspecto que sempre temos batido e que diz respeito à integração das Forças Armadas com a FEB e que, posteriormente, significou muito nas dificuldades pelas quais o Brasil passou, através da união das Forças Armadas no quadro político nacional.

Sublinhamos, também, numa conferência que proferimos na AMAN, que as Forças Armadas, Exército, a Marinha e Aeronáutica, estão unidas visando a proporcionar segurança para que o País possa trabalhar e viver em paz, assegurando-lhe condições para o cumprimento dos objetivos nacionais.

Dissemos que a história e a evolução do Exército Nacional se confundem com a própria História do Brasil, sendo permanente a atuação dos nossos soldados nos principais momentos nacionais, especialmente na consolidação da Independência, impedindo que no extremo norte surgisse um Canadá Português, na expressão feliz de Oliveira Viana. No período da Regência, quando o arcabouço brasileiro rompia-se de Norte a Sul, o Exército assegurou que fosse mantida a coesão nacional. De modo semelhante, é plenamente conhecido o esforço da Marinha, não só no preparo profissional de seus quadros, mas também pelo seu eficiente trabalho em diferentes atividades desenvolvidas na paz e na guerra. A Força Aérea Brasileira, organizada em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, é responsável pela formação do poder aeroespacial, um instrumento básico de Segurança do País. Mantém seu elevado grau de eficiência para cumprir a missão fundamental de organizar e manter uma infra-estrutura aeronáutica que inclui a aviação civil, a indústria aeroespacial, instalações e engenhos espaciais.

Irmanadas na paz, Exército, Marinha e Aeronáutica realizam uma assistência permanente aos nossos postos fronteiriços, especialmente na Bacia Amazônica.

Foi muito expressiva a participação da Marinha na Segunda Guerra Mundial, dada a posição estratégica do nosso País, no Atlântico Sul. Os nossos marinheiros adaptaram-se rapidamente aos navios de guerra recebidos, aos equipamentos sofisticados, como o radar e o sonar e aos novos tipos de armamentos utilizados. As Forças Navais organizaram 446 comboios, percorrendo rotas calculadas em seiscentas mil milhas, ou cerca de 1.200.000 quilômetros, o que representa a volta ao Brasil, pelo Equador.

Durante o conflito, as duas marinhas, a de Guerra e a Mercante, perderam 1.430 homens. Foi o tributo de sangue que pagaram os homens do mar.

Por sua vez, 465 soldados, sargentos e oficiais que integravam a FEB foram sepultados em diversos cemitérios italianos.

O número de baixas do 1º Grupo de Caça correspondeu a 38% do seu efetivo. Dos 47 aviadores, 18 faleceram, mortos em ação, abatidos pela artilharia antiaérea inimiga ou em acidentes de serviço.

A Força Aérea Brasileira, três anos depois de surgir como Força Independente, iria submeter-se a seu primeiro teste como Força combatente. De fato, em 1944 e 1945 era empregada em missão de patrulhamento aéreo contra submarinos, dando proteção aos comboios marítimos em águas brasileiras. Operou também no Teatro de Operações da Itália com o 1º Grupo de Caça e a Esquadrilha de Observação e Ligação, no apoio às Forças Terrestres.

Dentro desses quadro e idéia, rendemos tributo aos nossos companheiros de terra, mar e ar.

Não podíamos deixar de prestar a reverência aos mortos e, desta maneira, relembramos Péricles que, homenageando os mortos da Guerra do Peloponeso, há 2.400 anos, proferiu a seguinte oração fúnebre: “ Imolando-se pela Pátria adquiriram glória imortal e tiveram um soberbo mausoléu, não na sepultura onde repousam, mas na lembrança sempre viva de seus feitos.

Evocando esse pensamento, recordamo-nos dos praças e oficiais do Exército, dos marinheiros, comandantes, aviadores, dos pilotos e praças que cumpriram seus deveres até o sacrifício e que hoje são mortos queridos do Brasil.

Aos nossos irmãos que repousam nas profundezas dos oceanos, na cripta dos aviadores e no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra, prestamos, respeitosamente, nossas reverências e homenagens. Seus feitos devem ser permanentemente lembrados com vistas a servir de exemplo a todos que se sacrificaram pelo Brasil.

A cidade italiana de Pistóia abrigou os corpos de nossos pracinhas. Ao Campo Santo, oficialmente denominado Cemitério Militar Brasileiro, se chamou de Cemitério Brasileiro de San Rocco. Essa denominação referia-se à igrejinha existente nas proximidades.

Nossos mortos de Pistóia foram exumados e trasladados para o Brasil, no final de 1960. Encontram-se no Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Grande Guerra, na Cidade do Rio de Janeiro.

Nele destacamos, como centro de atenção das grandes solenidades cívicas, o Túmulo do Soldado Desconhecido, tendo ao centro a chama eterna. O monumento guarda, ciosamente, 13 jazigos de ex-combatentes não identificados . Em sua lápide está gravada a seguinte frase: "Aqui jaz um herói da FEB. Deus sabe o seu nome" .

Sempre me pedem a impressão sobre o que significa uma guerra para aquela população que a enfrenta no local, isto é, o que senti de reação do povo italiano, daquele povo que vivia na frente de combate, que tinha de sair de sua casa enquanto prosseguia o ataque em determinada direção, para depois sofrer o bombardeio daqueles que já ali tinham passado, enfim, o que realmente sig- nifica para um povo, a guerra em seu território? Isto se prende a esse conceito hoje já muito difundido, de que vale a pena, muitas vezes, mandar-se uma força expedicionária com o propósito de não combater a guerra, vamos dizer, "a domicílio".

Em face de nossa natureza emotiva, ficamos profundamente chocados e sensibilizados diante do quadro com que nos deparamos, ao desembarcar na Itália. As cicatrizes de guerra eram evidentes em todos os sentidos.

Encontramos, por exemplo, os serviços de transportes inteiramente desorganizados. Os alemães, em sua retirada, sistematicamente destruiam as obras de arte e tudo aquilo que pudesse servir, seja para restabelecer as linhas de suprimento, seja para impossibilitar o suprimento de qualquer natureza. No campo social, os choques eram muito mais impressionantes. Víamos crianças famintas, famílias inteiramente desorganizadas, só a presença de velhos, incapacitados, porque os mais novos estavam lutando, alguns tinham sido incorporados ao Exército e grande parte havia morrido.

A desagregação familiar era uma constante, um espetáculo constrangedor, criancinhas, meninas, disputando chocolate ou alimentos de qualquer natureza e, por outro lado, prosperava o "câmbio negro" ou "mercado negro", altamente prejudicial, inclusive à moral dos combatentes.

Dentro ainda desse aspecto a ressaltar, do desmembramento social e familiar, queríamos caracterizar que a prostituição, o jogo e outros inconvenientes eram sempre companheiros permanentes de ambientes daquela natureza.

Julgamos que é muito acertada a idéia de estabelecer uma segurança afastada como condição básica para evitar, ao máximo, a luta no próprio território, dentro das fronteiras do país, porque as conseqüências, por menores que sejam, sempre são altamente desagregadoras, em todos os sentidos.

Coronel Gilberto Pessanha*

Nascido em 6 de novembro de 1909, no Rio de Janeiro, onde cursou o Colégio Militar. Praça de 17 de março de 1930, na Escola Militar do Realengo, foi declarado aspirante-a-Oficial em 22 de dezembro de 1932, na arma de Cavalaria. Na FEB, foi Comandante da Companhia de Manutenção Leve. Promovido aos postos de Major, Tenente-Coronel e Coronel, por merecimento, respectivamente em 1947, 1952 e 1958. Diplomou-se nos cursos do Centro de Instrução Motomecanizada, em Deodoro, The Calvary School, Fort Riley, Kansas, EUA, Aperfeiçoamento de Oficiais, e de Estado-Maior. Foi instrutor da Escola de Estado-Maior e Comandante do Corpo de Cadetes da AMAN. Entre outras funções de relevo, como oficial superior exerceu a de Oficial de Gabinete do Ministro da Guerra nos anos de 1954-55 e 1957. Foi Comandante da Escola de Sargentos das Armas, de 1961-64. Transferiu-se para a Reserva, no posto de Coronel, em dezembro de 1967. Por sua participação na Segunda Guerra Mundial, recebeu as seguintes condecorações: Medalha de Campanha, Medalha de Guerra e Estrela de Bronze (Estados Unidos da América). É autor da canção da tropa blindada.

Faleceu em 22 de junho de 1997.

---

* Comandante da Companhia de Manutenção Leve.

Eu era instrutor da Escola de Motomecanização quando, em 14 de outubro de 1943, recebi ordens para apresentar-me ao General Mascarenhas de Moraes, com urgência.

Pelo Boletim Interno da 1ª DIE, em 22 de outubro de 1943, fora designado Comandante da Companhia de Manutenção.

A Companhia de Manutenção era uma organização móvel, totalmente motorizada, que tinha por finalidade suprir, manter, reparar ou consertar, evacuar e substituir o armamento, as viaturas, os instrumentos e outros materiais pertencentes às Unidades de Combate e de Serviço, exceto o material especializado da Engenharia. Verdadeira “faz tudo”, realizou consertos nas barretas das medalhas do Cmt da DI, em canhões 155mm, reparou tratores de artilharia de todos os tipos, consertou fogões de campanha, balanças Filizolla, além de fornecer peças, equipamentos, orientação e ajuda técnica a todas as Unidades da Divisão, em qualquer lugar, tempo e hora... Em 340 dias de campanha, a Companhia de Manutenção operou, continuamente, 307 dias.

Seu pessoal e equipamento possibilitavam a realização da Manutenção de 3º escalão de qualquer material ou equipamento da Divisão, exceto os especiais de Engenharia, podendo, eventualmente, realizar manutenção de 4º escalão (recuperação ou reconstrução). Elemento móvel, dispunha de meio de transporte para o seu pessoal e equipamento orgânico. De acordo com a experiência americana, tinha capacidade de realizar de 30 a 60% da manutenção de 3º escalão da Divisão; o excesso deveria ser encaminhado aos órgãos ou Unidades de manutenção superiores.

A Companhia foi composta de maneira idêntica às similares norte-americanas, mas não constava da organização do nosso Exército, naquela época; em conseqüência, sua mobilização não estava prevista:

– o “Núcleo-Base” não fora estabelecido;

– não havia provisão de material ou equipamento;

– não havia reserva designada, em pessoal; e

– nem local para sua reunião.

Como solução, para obtenção do pessoal, foi decidido:

a) utilizar a disponibilidade da Reserva de 2ª Classe, para a convocação de soldados;

b) transferir, para a Companhia, graduados de Unidades da Ativa ou da Reserva disponíveis; e

c) abrir o voluntariado (Ativa ou Reserva).

Dadas as condições mencionadas, a execução da mobilização durou desde meados de dezembro de 1943 até as vésperas do embarque para a Itália. E houve problemas de diversas ordens:

a) As qualificações constantes dos arquivos das Reservas, particularmente a de 2ª Classe, nem sempre coincidiram com o ofício, ocupação ou, mesmo, as aptidões dos convocados. Como mecânico, recebemos torneiros, frezadores, montadores, radiotécnicos, operadores de guindaste, operadores de subestação telefônica, empregados em casas de bicicletas de aluguel e, também, alguns mecânicos de automóvel, outros tantos motoristas profissionais, além de limadores-ajustadores, soldadores, maquinistas, escriturários, desenhistas-técnicos e um lavrador... Todos foram aproveitados, depois de um confronto entre as necessidades, os conhecimentos e a experiência pessoal do convocado.

b) A obtenção de graduados – sargentos e cabos – nas qualificações e quantidades necessárias ao efetivo da Companhia não foi fácil. Além dos problemas das qualificações, para as diversas especialidades, havia o problema administrativo da "transferência", para o qual brotavam "resistências" inusitadas...

Quando apresentamos, pela primeira vez, ao chefe do órgão de pessoal encarregado de prover a 1ª DIE as necessidades em Graduados, por posto, especialidades ou função, fomos informados de que, em certos casos, não havia excedentes no Exército (Subten, por exemplo), o que sabíamos; em outros casos, inexistia a qualificação (o que, também, sabíamos) e, finalmente, para transferir de outras Unidades para a Companhia, os elementos desejados deveriam ser indicados pelo posto ou graduação, nome, função, acompanhado pelo "Concordo" dos respectivos Comandantes, o que, realmente, foi um surpresa, pois se tratava de uma mobilização para a guerra na qual eu iria participar sem ter sido consultado.

De qualquer forma, depois das providências tomadas pessoalmente pelo Marechal Mascarenhas, tais exigências foram eliminadas. Dos 22 sargentos que embarcariam para Itália, apenas oito possuíam cursos ministrados pela Escola de Motomecanização, e, dentre estes, somente quatro eram mecânicos de automóvel. Os demais, que desempenharam funções de especialistas, foram readaptados, conforme seus conhecimentos próprios ou suas aptidões para as respectivas funções.

c) O "voluntariado", em particular nos Corpos de Tropa, de sargentos, cabos e soldados, possibilitou aos respectivos Comandantes uma verdadeira "limpeza de área". Cerca de dez % dos sargentos, que voluntariamente solicitaram transferência para a Companhia, estavam classificados no comportamento Insuficiente. Isso, todavia, não constituiu razão para dispensá-los, depois de ouvidos individualmente. E a Unidade nunca se arrependeu de tê-los aceitado.

Em suma, naquele final do ano de 1943, tendo sido determinado que a mobilização da Companhia de Manutenção caberia às Diretorias de Intendência, de Material Bélico, de Motomecanização e de Pessoal, os meses de novembro e de de-

zembro foram de caminhadas de Herodes para Pilatos... Não recebíamos material porque não tínhamos aquartelamento; não recebíamos fardamento porque o pessoal não estava "apresentado" e havia outras prioridades. Em 31 de dezembro de 1943, a Companhia de Manutenção Leve da 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária se compunha de um Capitão, um Primeiro-Tenente, um Subtenente e um segundo-sargento que se acotovelavam num cubículo do 2º andar da velha casa da Rua São Francisco Xavier, onde se instalava, provisoriamente, o Quartel-General da Divisão. Oficialmente, estávamos "à disposição" do General Mascarenhas de Moraes. Muitos oficiais e sargentos haviam sido convocados. Outros voluntariamente se apresentaram para servir na Cia, mas suas designações não eram publicadas.

O regresso do Gen Mascarenhas da viagem que realizara à África do Norte para contatos e instruções iniciais, bem como informações e procedimentos, marcou uma nova fase. Depois de ter conversado com os comandantes de Unidades e tomado pé da situação em que se encontravam, determinou providências e solicitou, firmemente, medidas às autoridades competentes, as quais, por sortilégio, modificaram o marasmo reinante, em particular porque deu-nos autorização para atuar em seu nome.

Nos primeiros dias de janeiro de 1944, recebíamos, no Quartel do 1º GO 155, em São Cristóvão, a primeira turma de civis convocados para a Cia. Eram 27 reservistas da 2ª Categoria, todos "rotulados" Mecânicos, que pertenciam às mais diversas especialidades ou profissões, inclusive alguns motoristas e mecânicos. Nessa mesma época, apresentavam-se ao PC da Companhia, em São Francisco Xavier, um tenente e um soldado (nenhum mecânico ou artífice) procedentes do 1º Regimento de Cavalaria de Guarda, cujo Comandante, a nosso pedido, abrira um "voluntariado" entre seus subordinados; simultaneamente, usando o mesmo sistema, conseguíamos, na Escola de Motomecanização, a participação de dois segundos-tenentes da Reserva de 2ª Classe, alguns sargentos especialistas e outros que haviam terminados o Curso de Sargento Combatente.

Sem aquartelamento nem outros meios, em material e pessoal, adequados a proporcionar instruções e enquadramento aos elementos que se apresentavam, a preparação do pessoal teve que ser realizada onde isso fosse possível. Assim, antes do fim do mês de janeiro de 1944, já tínhamos elementos da Companhia, em regime de internato, realizando estágios de formação ou de adaptação:

– No Centro de Instrução Especializada, recentemente inaugurado, torneiros, limadores, ajustadores e montadores para serem transformados em Armeiros, Mecânicos de Armamento Leve e Mecânicos de Artilharia;

– Na Escola de Motomecanização, os mecânicos de automóvel civis convocados, bem como os sargentos que iam ser readaptados, foram tomar conhecimento

dos métodos e processos relativos à especialidade, bem como de parte do equipamento usualmente utilizado na manutenção de automóvel. Na maioria dos casos, os sargentos realizavam um Curso Básico de Técnica de automóvel. Os motoristas do efetivo também ali receberam instrução ou foram readaptados;

– Os soldadores e reparadores de radiador foram instruídos ou readaptados nas oficinas da Auto Viação Carioca (ônibus) e na Casa dos Radiadores, na Rua do Catete;

– No Arsenal de Guerra do Caju e no Serviço Geográfico do Exército, foram readaptados dois civis convocados, relojoeiros, para exercer a especialidade de Mecânico de Instrumentos óticos.

A busca de um aquartelamento, pois nenhum foi oferecido, era uma preocupação constante, diária, enquanto o efetivo ia tomando corpo, disperso pelos locais de instrução. Em fins de janeiro, "descobrimos" um picadeiro eqüestre, não utilizado pela Escola de Intendência (EsI), que funcionava na Rua Barão de Mesquita na antiga sede da Escola de Estado-Maior do Exército. Entabulamos, em nome do General Mascarenhas, uma entrevista com o seu Comandante, que foi extremamente cooperativo, nos cedendo o picadeiro, além da antiga garagem, ao lado dele, bem como nos ofereceu ajuda para nos instalarmos. Participamos os resultados ao General que, imediatamente, obteve as ordens de transferência dos "próprios" para a Companhia de Manutenção, bem como verbas para adaptação deles à nova destinação (piso de madeira, divisões de madeira, instalações sanitárias em obra de alvenaria, cozinha, despensa etc). Dessa forma, o Comandante da Companhia, no dia 14 de fevereiro, participava a sua instalação, servindo-lhe de Gabinete de Comando o "palanque" do picadeiro. No dia 15, após tomada de preços, a firma vencedora iniciava os trabalhos de adaptação.

Por essa época, já se haviam apresentado mais alguns sargentos, cabos, além de dois primeiros-tenentes da Ativa, com os quais foi tomando forma a administração da Companhia, bem como puderam ser organizados três grupamentos de instrução (CIE, EsMM, e na própria sede da Companhia), sendo que o grupamento da sede se encarregava das especialidades ou funções para as quais não havia estágios nas duas escolas. Dessa forma, a dispersão do pessoal, devido à impossibilidade de reuni-lo, mesmo periodicamente, até o fim do mês de março de 1944, não afetou a coesão e o moral da organização. Posteriormente, o trabalho realizado pelos oficiais subalternos e seus sargentos auxiliares que acompanharam os diferentes estágios dos homens dos respectivos Pelotões, bem como a assistência administrativa, quase diária, do Comando a seus elementos da administração, permitiram e possibilitaram a coesão e o paulatino conhecimento de todos nós. Obrigatoriamente, por determinação escrita, todos os elementos da Companhia, ao se dirigirem a um companheiro, deviam chamá-lo pelo "nome de guerra".

Quatro meses antes de embarcar para a Itália, a Companhia dispunha de 65% do seu efetivo em praças e 100% em oficiais; 80% das praças eram civis convocados; 75% dos oficiais pertenciam ao Exército Ativo.

A leitura desta relação de pessoal evidencia a necessidade de readaptações ou, mesmo, transformações, para obter-se as qualificações necessárias a satisfazer o Quadro de Organização, quanto a funções e especialidades. Desse modo, no fim do mês de fevereiro, torneiros e ajustadores faziam cursos de armeiro ou mecânico de Artilharia em que também se transformavam os montadores de fechadura; motoristas profissionais freqüentavam os cursos de mecânico de automóvel, enquanto os amadores faziam curso de motorista militar juntamente com outros que nunca haviam dirigido um automóvel.

Enquanto o pessoal recebia instrução em lugares diversos, continuávamos a receber voluntários e convocados R/2, bem como pessoal transferido de outras Unidades, por indicação nossa com base em informações de companheiros, ou que se apresentavam voluntariamente atendendo às instruções oficiais. As obras do aquartelamento prosseguiam rapidamente, e, por todos os meios, procurávamos conseguir material e equipamento das diversas Diretorias que deveriam supri-los.

Em meados de março, com as obras de adaptação terminadas, dispondo de material de alojamento, de escritório, de cozinha e alguns armamentos e equipamentos individuais, já podíamos funcionar como um arremedo de Unidade, com os poucos elementos prontos na sede, que constituíam, na maior parte, a Seção de Comando e Administração.

Para que se tenha uma idéia das dificuldades que o pessoal da Companhia teve de enfrentar, no que se refere ao conhecimento e emprego do equipamento e das viaturas que iriam utilizar, mostramos adiante o sumário do material recebido entre fins de fevereiro e 28 de junho de 1944, dia em que deixou o seu quartel para embarcar para Europa. Na ocasião, não conhecíamos o nosso destino.

Os itens sublinhados eram adotados pelas tropas americanas no TO europeu. Quanto às viaturas, excetuando o jipe, não tivemos nenhum contato com as que, depois, acabaríamos utilizando; idem quanto ao armamento e equipamento de 3º escalão. Só na Itália fomos conhecê-los.

Parte do material que nos foi fornecido para instrução chegou às vésperas do embarque e não foi utilizado, pois os diversos cursos e estágios, bem como o aprendizado nas organizações militares e civis, tinham duração diversa, e, em conseqüência, o pessoal retornava à Companhia em épocas diferentes. Por outro lado, até o dia de abandonarmos o quartel para a operação de embarque, a Companhia continuava a receber e incorporar novos elementos militares e civis.

Os meses de abril, maio e junho decorreram sem que fosse possível fazer funcionar a Unidade como um conjunto: a dispersão do pessoal, a variação da duração dos cursos, a falta de equipamentos, ferramentas e suprimentos o impediram. Não fora o acompanhamento cerrado dos diferentes grupos de instrução pelos oficiais e sargentos prontos na Unidade e a sorte de termos chegado a organizar e fazer funcionar o seu Comando e Administração, repetimos, não teríamos alcançado a disciplina e coesão que obtivemos, além do aproveitamento obtido pelo pessoal submetido a variada instrução de formação, readaptação ou aperfeiçoamento que lhe foi ministrada. Mas os seus frutos se revelaram desde que aportamos na Itália.

Ao embarcamos com o 1º escalão da 1ª Divisão de Infantaria Expedicionária, em 30 de junho de 1944, a Companhia de Manutenção contava com: 7 Oficiais (01 excedente); 111 praças (16 faltas), das quais apenas quatro não eram especialistas.

Depois de aparatosa operação de despistamento, no dia 30 de junho de 1944, saindo do Centro de Instrução Especializada, onde chegara e acantonara na véspera, cerca de 23 horas, após deslocar-se de trem da Estação da Vila Militar até o Cais do Porto do Rio de Janeiro, a Companhia iniciava a escalada das rampas do *General Mann*, transporte militar norte-americano que nos levaria para ultramar. Comandante à testa, oficiais e praças, suas malas e sacos "A" e "B" ao ombro, penetravam no navio, depois de rigorosamente inspecionados quanto a "volumes ou objetos estranhos ao equipamento" por uma comissão de recepção que incluía oficiais brasileiros. Quase "barravam" a entrada da nossa caixa de madeira, de medicamentos e artigos de pronto-socorro, conduzida pelo nosso soldado-barbeiro "arvorado" em enfermeiro. A viagem, em si , foi uma fonte de ensinamento pelos fatos, incidentes e normas de conduta estritamente seguidas, além do que se constituía na primeira experiência marítima da quase totalidade de milhares de brasileiros embarcados no *Mann*. Mas isso não é objeto do presente trabalho.

No dia 16 de julho de 1944 desembarcávamos no porto da Cidade de Nápoles, deslocando-se a Companhia, a pé e de trem, para o local de estacionamento determinado – a cratera de um vulcão extinto, o Astrônia, próximo à uma cidadezinha de nome Agnelo. Para a Companhia Leve de Manutenção da 1ª DIE, a guerra ia começar.

A Cia funcionou de acordo com o Sistema de Escalões de Manutenção, então em uso pelo Exército norte-americano. Repartido em cinco escalões que se sucedem, desde o operador do material até as fábricas da Zona do Interior onde este é fabricado, o funcionamento do sistema se baseia na responsabilidade e nas possibilidades, gradualmente aumentadas, de cada escalão e no princípio básico ou "regras de ouro" de que "cada escalão deve estar preparado para executar as tarefas do escalão inferior. Nenhum serviço da competência do escalão superior deve ser realizado por um

escalão inferior, exceto quando houver pessoal habilitado, ferramenta apropriada, tempo disponível e autorização expressa para realizá-lo."

No quadro da DI, o sistema contava com três escalões:

– 1º escalão (Motorista, atirador)

– 2º escalão (Especialistas das Companhias, Batalhões, Regimentos)

– 3º escalão (Cia Leve de Manutenção – Cia Man)

Os dois primeiros escalões constituíam a manutenção orgânica das Unidades; o terceiro, realiza o serviço de manutenção de toda a Divisão.

Tendo em conta as possibilidades regulamentares da Companhia de Manutenção (realizar de 30 a 60% de todo o serviço), devidas às limitações de seu equipamento, pessoal, situação tática e tempo para realizar os serviços, outros órgãos de 3º escalão, pertencentes aos exercícios ou Corpos de Exército em Campanha, operam nos TO em apoio às Cias Divisionárias; são as Cias Médias de Manutenção geralmente agrupadas em Batalhões de Manutenção, os quais funcionam como órgãos reguladores da ação das respectivas Companhias, distribuindo o apoio de acordo com as necessidades das Divisões apoiadas, além da orientação e fiscalização do serviço das Companhias Divisionárias.

Na Itália, desde o dia em que iniciamos as operações até o final da Campanha, fomos apoiados pelo *67th Ordnance Battalion*, por intermédio da *109th Ordnance Medium Maintenance Co.*, esplêndidas Unidades com as quais nos afinamos perfeitamente e cujo apoio, particularmente nas substituições de material e na obtenção de suprimentos "críticos", foi inestimável.

Dentro deste quadro, a Companhia funcionou quase sempre concentrada com todos os seus elementos, tão próximos das retaguardas das Unidades quanto o permitiam a situação tática e o terreno, recebendo delas o material indisponível, reparando-o ou substituindo-o, enviando-o para Companhia Média; dependendo das possibilidades do momento, tanto a evacuação quanto a devolução do material eram realizadas por nossa Organização.

Em que pese as dificuldades de repartição de certos equipamentos, a Companhia de Manutenção pôde organizar "deslocamentos" com os meios necessários aos grupamentos táticos ou elementos destacados em missões específicas de curta duração; por outro lado, para atender, também, a missões específicas, seus Pelotões de Manutenção puderam ser destacados, totais ou parcialmente, em apoio a uma ou mais Unidades da Divisão. Assim procedemos com parte do Pelotão Auto para atender o Esquadrão de Reconhecimento, no fim da defensiva do Inverno de 1944; da mesma forma, em dezembro do mesmo ano, destacamos o Pelotão de Armamento, para atender com maior presteza as Unidades empenhadas na manutenção e recuperação do

material muito sacrificado pelo rigor do inverno e pela contínua atividade durante a defensiva. Equipes mistas foram, muitas vezes, enviadas às Unidades para auxiliar o trabalho de sua manutenção orgânica, acelerando assim a recuperação do material.

Em resumo, não há um modo rígido de atuação da Companhia, para realizar as tarefas de manutenção. O espírito que deve presidir a atuação da Unidade é o de *realizar* a tarefa a despeito de qualquer dificuldade; é o de *antecipar-se* às necessidades pelo permanente contato com os elementos apoiados; é, sobretudo, não pulverizar suas equipes nem desmembrar seus equipamentos, tirando-lhes a eficácia e utilidade; é, finalmente, fiscalizar a utilização e os cuidados com o material, denunciando os abusos e aconselhando medidas, bem como reforçando o cumprimento das normas e ordens existentes, pela ação direta sobre os escalões de manutenção subordinados.

A Companhia de Manutenção, apesar de desfalcada em pessoal, atendeu as necessidades da 1ª DIE e dos Órgãos não Divisionários realizando cerca de 90% da manutenção de viaturas e quase 100% da manutenção do armamento, tendo realizado, também, numerosos serviços que, normalmente, não lhe deveriam ser atribuídos, como montagem de viaturas e confecções de reboques especiais (câmaras de tiro, dormitórios).

Muito importante para eficiência da Companhia são as suas ligações com os órgãos de Suprimento e com os elementos da Divisão. No dia seguinte ao da nossa incorporação ao V Exército, recebemos a visita do Comandante do *67th Ordnance Battalion* que nos deu todas as informações e normas para obtenção de suprimentos e recompletamentos de material, bem como os procedimentos quanto ao material inutilizado ou inservível e sua reposição. A intermediação do Batalhão, ou de suas Companhias, era obrigatória e indispensável em todos os casos.

Uma vez por semana, no mínimo, um oficial ou um sargento da *109th Medium Maintenance Co* visitava nossa Companhia para tomar conhecimento das suas necessidades e informar sobre as reposições de material recolhido, novo ou recuperado.

As ligações com as Unidades da Divisão eram realizadas por telefone, mensagens via Centro de Mensagens da DI e, principalmente, por meio do que denominamos *contato diário* e que se revelou um excelente modo de acelerar o atendimento das suas necessidades.

O *contato diário* se compunha de três homens, normalmente. A equipe era chefiada pelo mais graduado, geralmente um sargento mecânico, artífice ou especialista; os outros componentes eram o motorista da viatura e um cabo, ou soldado, com qualificações diferentes dos dois outros. Exceto o pessoal administrativo, que somente era escalado em circunstâncias excepcionais, todos os demais homens da Companhia concorriam à escala do *Contato*. Os deslocamentos eram feitos numa

viatura ¾ Ton QT, cujas excepcionais qualidades na estrada, ou fora dela, além de razoável capacidade de carga, possibilitava o transporte da equipe, das ferramentas e de outras cargas, conforme as necessidades. Saindo do estacionamento pela madrugada alta, levando os pedidos e requisições de caráter urgente, o *Contato Diário* se esforçava por visitar todas as Unidades empenhadas (geralmente o fazia) entregando material e recebendo o correspondente indisponível; auxiliava ou aconselhava o pessoal do 2º escalão, tecnicamente, recebia os pedidos ou requisições de urgência, tomava conhecimento de particularidades ou incidentes ocorridos com o material, anotava os abusos cometidos na sua utilização ou mau emprego das ferramentas, equipamentos e viaturas; participava as alterações em certas normas e procedimentos técnicos, as modificações no dispositivo e localização da Companhia de Manutenção e prestava informações sobre suprimentos e recompletamentos.

Ao regressar, qualquer que fosse a hora, o *Contato* entrava em ligação com os Pelotões da Cia, providenciava junto a eles a solução dos problemas que trazia, na presença do *Contato* seguinte. Este completava as ordens e instruções que havia recebido e preparava a sua viatura de acordo com as solicitações. Um relatório sintético encerrava a missão.

O *Contato Diário*, elemento de ligação e sondagem, principalmente, somente recebia requisições e conduzia material de alta prioridade e de necessidade urgente; não eliminava o modo normal de operar da Companhia e suas relações normais com os elementos apoiados. O suor e, também, o sangue dos seus componentes economizaram muito tempo, esforço e sacrifícios e deram rapidez máxima possível ao atendimento das Unidades.

As Unidades da DI ligavam-se com a Cia Man por meio de elementos das Seções ou Pelotões de Manutenção respectivos que vinham pessoalmente à Companhia resolver problemas de rotina, ou sem urgência, assim como para receber e transportar os suprimentos e materiais requisitados.

Ao penetrarmos na cratera do vulcão Astrônia, cerca das 16 horas do dia 16 de julho, deparamos com um bosque arruado, que subia pelas encostas internas, plantado num solo coberto por uma camada de pó fino que, em certos lugares, atingia a espessura de cinco centímetros; com o deslocamento da tropa ou de veículos, esse pó subia em nuvens mais ou menos densas e penetrava pelas narinas, entrava pelo pescoço e grudava-se por toda parte.

Algumas barracas, tipo “10 praças”, tinham sido erguidas, havia cozinha com paredes de madeira e tela e cobertura de lona, existiam latrinas de campanha e “pontos” de água corrente, largamente espaçados, com registro. A Companhia foi orientada para área que lhe fora destinada, por um elemento do Estado-Maior da

Divisão de Infantaria Divisionária, a qual dispunha, apenas, de uma barraca de "10 praças", de uma cozinha com o respectivo "ponto d'água" e nada mais. A ordem era acampar…, mas sucedera um mal-entendido entre os elementos de "ligação" brasileiros e americanos: antes de embarcar, no Brasil, as Unidades do 1º escalão/DIE receberam ordem de não levar as barracas, já encaixotadas e prontas para a viagem, as quais nos seriam fornecidas no ponto de destino, enquanto os americanos estavam certos de que levaríamos as nossas barracas de "duas praças"… Tivemos, então, que organizar um bivaque, distribuindo o espaço pelos Pelotões. Esta tarde, bem como a noite de 16 para 17 de julho, ficou indelevelmente marcada na memória dos componentes da Companhia de Manutenção, bem como de todo o 1º escalão/DIE:

– tomamos o primeiro contato com a Ração "C", enlatada, fria; cujos biscoitos eram incompatíveis com a maioria das dentaduras dos brasileiros;

– pela instituição da Prece Coletiva da Companhia (aproveitando a observação feita, durante a viagem por mar, do comportamento dos homens da Companhia de Obuses do Capitão Ventura, que compartilhara do nosso porão A-404-L do navio), que, em nenhuma circunstância, deixou de ser feita, todos os dias, ao cair da noite, todos voltados de frente para o Sudeste;

– finalmente, pela tremenda queda de temperatura dentro da cratera, durante a madrugada de 17, que nos pegou dormindo apenas com as roupas de baixo e ocasionou uma correria aos sacos de roupa em busca de cobertores.

Na manhã do dia 17, após uma noite "de cachorro", começamos a receber missões e encargos. Convocado pelo Chefe da 4ª Seção/EM/DIE, dele recebeu o Comandante da Cia Man ordens no sentido de:

– Entrar em ligação com o Serviço de Intendência para tratar do aprovisionamento de gêneros alimentícios para a Companhia e para os elementos do QG e Tropa Especial que não tinham condições de prepará-los e que arranchariam pela Companhia.

– Entrar em ligação com o Serviço de Material Bélico para receber dos depósitos americanos um lote de viaturas usadas a fim de operar um Serviço de Transporte provisório para o 1º Escalão/DIE.

A primeira determinação importava em fora os elementos do efetivo da Cia Man, preparar alimentação para cerca de trezentos homens – oficiais e praças – pertencentes aos QG da DI e da ID, Cia Com (1º Pel) e Pelotão de Polícia. A Cia contava com um cabo e dois soldados cozinheiros que teriam que se desdobrar para fornecer três refeições diárias, preparando gêneros da dieta americana, inclusive para os generais. Felizmente, o subtenente e o sargento aprovisionadores eram "praças velhas" e muito *safos*. Com alguns desencontros de horários, particularmente dos oficiais superiores, na refeição matutina, e algumas "cochiladas" nos

temperos, tudo correu razoavelmente, em que pese o trabalho exaustivo diário do pessoal de cozinha que, praticamente, não tinha repouso entre as refeições; as reclamações não foram muitas nem graves, e a missão foi cumprida utilizando-se somente as três unidades de fogão a gasolina correspondentes aos efetivos da Companhia (133 homens).

Para organizar o Serviço de Transporte (provisório), para atender as necessidades do 1º Escalão durante a sua permanência no vulcão Astrônia – nosso estacionamento de quarentena –, recebemos ordem de retirar de um depósito americano, localizado entre Nápoles e Pompei, até trinta viaturas. Reunimos o pessoal, motoristas e mecânicos, e para lá partimos com a ordem e muito entusiasmo, que não se arrefeceu quando chegamos ao tal depósito e vimos o seu conteúdo. Tratava-se de um depósito de *viaturas indisponíveis* que haviam participado das Campanhas de África e da Sicília – caminhões 1,5 Ton, 4x4, que somente estavam sendo utilizados nas zonas mais recuadas do TO. Tivemos a impressão de que estávamos no maior ferro-velho do mundo. Depois de parlamentar com o sargento americano encarregado, explicando-lhe a nossa missão e obtendo a sua boa-vontade, soltamos os nossos homens para escolherem, entre as centenas que ali se encontravam, as viaturas de que precisávamos e, de preferência, as que estivessem funcionando...

No fim da tarde, tínhamos conseguido separar 26 viaturas, alguns jogos de ferramentas de motorista, rodas completas sobressalentes e, o que era muito importante, todas com gasolina nos tanques, pois ainda não tínhamos créditos nos depósitos para requisitá-la. Rebocando mais de 1/3 das viaturas, as quais com todos os seus órgãos e razoável aparência se recusavam a funcionar e, também, para economizar combustível, demos entrada no Astrônia já ao anoitecer.

No dia seguinte já dispúnhamos de 18 viaturas funcionando regularmente, duas em reserva e as demais como "fonte de suprimento", via *canibalização* de suas peças e acessórios. Entregues ao Pel/Cia Intendência que se deslocava com o 1º escalão/DIE, auxiliado pela Cia Man, essas viaturas serviram, até o nosso deslocamento para o Norte, realizando o transporte de material e de provisões.

A permanência no Astrônia serviu para uma revisão geral no estado sanitário do pessoal do 1º escalão – o que ocasionou baixas a hospitais para recuperação e, até, dispensas do serviço por incapacidade física –, além da entrega às Unidades do material de acampamento e peças de equipamento individual, bem como para o reajustamento das Unidades visando a sua compatibilização à organização americana. Serviu, também, acertadamente, para revisão da instrução individual. Quanto à Companhia de Manutenção, embora já organizada "à americana", permaneceu ela, sem qualquer equipamento orgânico, a realizar a manutenção das viaturas "empres-

tadas" ao 1º escalão e a alimentar os elementos que não haviam embarcado com os respectivos órgãos de aprovisionamento.

Precedida pelos seus estacionadores que se deslocaram por rodovia, em comboio chefiado pela 4ª Sec/Em-DIE no dia 31 de julho, a Companhia de Manutenção embarcou, no dia 1º de agosto, num trem de carga que a conduziu até a localidade de Litoria, onde chegamos no fim da tarde e desembarcamos. Já nos esperava um comboio de caminhões de Serviço de Transporte do V Exército que nos levaria até Tarquinia, região onde já estavam os nossos estacionadores. Depois de realizar os entendimentos com oficial americano, Comandante do comboio, embarcamos com a nossa bagagem individual nas viaturas e, já noite fechada, partimos. Os motoristas, pretos americanos, dispararam pela estrada escura, faróis acesos, mantendo a velocidade do comboio entre 60 e 80km/h. Viajando na cabine do caminhão testa da Companhia, seu Capitão só percebia os entroncamentos e as bifurcações e cruzamentos quando estávamos "em cima" deles. Lá na frente seguia, impávido, o Comandante do Comboio que, após ter parado o movimento, às quatro horas da manhã do dia 2 de agosto, perdido, procurou-nos para nos informar que iria aguardar o clarear do dia para orientar-se. Às 6 horas, dia claro, e límpido, observando as cercanias, notamos movimento na crista de uma colina a cerca de um quilômetro da estrada onde tínhamos parado e identificamos nossa tropa. Agradecemos, desembarcamos e, à pé, nos dirigimos para área de estacionamento.

Coube-nos estacionar junto ao Aqueduto Etrusco construído cerca de cinqüenta anos antes de Cristo, em solo coberto de relva, próximo a outras relíquias etruscas, inclusive um túmulo situado a mais de dez metros de profundidade. Um salão com os altares votivos era alcançado destacando-se uma escada de três lanços em túnel. Os arcos do aqueduto foram de grande valia para a amarração dos toldos e barracas; o túmulo teve muita importância para reeducação disciplinar dos recalcitrantes, como lugar de meditação e repouso.

Depois de percorrer a área de estacionamento, para verificar as medidas tomadas pelo grupo de estacionadores, o Comandante da Companhia foi apresentar-se ao PC da 1ª DIE, já instalado nos arredores de Tarquinia, onde nova missão a Unidade iria receber.

No Posto de Comando da Divisão, em Tarquinia, o Comandante da Cia recebeu ordem de se apresentar ao Cmt da base brasileira, em Livorno, com o qual a sua Unidade deveria colaborar "no recebimento, inspeção e distribuição do armamento, viaturas e equipamentos mecânicos destinados aos elementos da FEB". Quando chegamos a Livorno verificamos que o problema não era exatamente isto.

Pelo Cmt da base, fomos informados de que a Base Peninsular (americana) ainda estava assoberbada com os preparativos de invasão do Sul da França, a ser

desencadeada dentro em breve, de forma que não somente certos suprimentos eram escassos, como não havia pessoal suficiente para atender a montagem e distribuição do material da FEB concomitantemente com aqueles preparativos. Daí terem os americanos solicitado a nossa colaboração. Pedimos esclarecimento sobre a tarefa da montagem, que não havia sido mencionada no PC/DIE. Explicou-nos o Cmt da base que a maioria do material que iríamos receber ainda estava encaixotado, parcial ou completamente desmontado; todo material já montado pela Base Americana estava, prioritariamente, destinado às unidades de invasão. A montagem e entrega do material seriam feitas no porto de Civitavechia e na própria Base Seccional, em Livorno; um reduzido número de especialistas americanos ficaria à nossa disposição para dar-nos orientação e facilitar os entendimentos com a respectiva base, que emprestaria as ferramentas e o equipamento necessários aos trabalhos.

Examinando a missão com o Cmt da base brasileira e com os Cmt de Pelotão que o acompanhavam, o Comandante da Companhia chegou à conclusão de que teriam que ser organizadas equipes de desencaixotamento, de montagem (de viatura e de armamento), de inspeção (idem) e de distribuição de que seriam encarregados os comandantes de Pelotão de Reparação Auto, de Reparação de Armamento, que, respectivamente, realizariam a montagem e a inspeção das viaturas e do armamento, enquanto a distribuição do material seria realizada pelo Pelotão de Suprimento, inclusive os equipamentos especiais.

Saindo da base brasileira, fomos reconhecer o porto de Civitavechia, por onde sairiam as viaturas e o armamento pesado. O portão não estava em funcionamento; armazéns destruídos ou semidestruídos, de cujos escombros, aqui e ali, afloravam destroços de objetos, móveis, máquinas, e algumas *empenas* de bombas de aviação, das quais, descobriríamos dias mais tarde, uma não explodida; a plataforma do cais de acostamento, no trecho em que iríamos trabalhar, tinha sido *varrida* por máquina de Engenharia americana que lançara a varredura para área dos armazéns destruídos ou para a água, onde existiam pedaços de guindastes e, também, obstáculos contra a invasão. Ao fundo da faixa livre, em frente a um armazém semidestruído, mas ainda "habitável", que servia como almoxarifado de ferramentas e equipamentos, empilhavam-se dezenas de caixas de madeira com viaturas desmontadas e armamento pesado. Nessa área, a céu aberto, sem qualquer lugar sombreado, iríamos estabelecer as nossas linhas de montagem e postos de inspeção de material. Do contato que fizemos com o *Master Sergeant* americano, encarregado da turma que ia nos assessorar, tivemos uma idéia geral como seria executado o trabalho, do pessoal necessário às diversas equipes e instruções para retirada e entrega dos equipamentos e ferramentas que nos seriam emprestados, a partir do dia seguinte.

No dia 3 de agosto de 1944, nosso pessoal, já distribuído por equipes e turmas, iniciava os trabalhos em três frentes:

– na área do porto de Civitavechia (montagem de viatura e canhões);

– na base americana de Livorno (recebimento de armamento leve coletivo e individual, de ferramentas e equipamentos mecânicos, a além de binóculos, bússolas, fogões, lampiões etc., que constituem a parafernália das Unidades e de seus homens em guerra);

– no estacionamento da Companhia, em Tarquinia, recebimento, inspeção ou verificação, limpeza e prova de funcionamento do armamento automático, inspeção do armamento, em geral, dos equipamentos, ferramentas e demais materiais recebidos; entrega, às Unidades, dos diversos materiais.

A “produção” da linha de montagem, em Civitavechia, nesse primeiro dia de trabalho, não foi animadora. Motivos burocráticos e problemas de entendimento do que os americanos diziam não permitiriam que o trabalho deslanchasse. Recebemos e inspecionamos nove ambulâncias ¾t, 4x4, e nove caminhões 2,5t SWB (chassis curto), tratores de Artilharia 105mm. A partir do segundo dia, a produção começou a se desenvolver; desencaixotamos, montamos, inspecionamos treze ¼t, 4x4 (jipes), montamos dez reboques 4t blindados para munição de Artilharia, recebemos e inspecionamos oito caminhões 2,5t tratores também de Artilharia. O nono dia de trabalho foi o mais produtivo – 53 jipes, 11 ¾t caminhão e dois reboques de ¼t. De 3 a 19 de agosto, com jornadas de trabalho de 10 a 12 horas, sob o sol inclemente do verão italiano, montamos 458 viaturas motorizadas, 189 reboques e 37 canhões (AC, Obus 105mm – Art e Inf).

Nesse mesmo período, a maior parte do armamento leve e portátil, equipamentos, ferramentas e instrumentos da dotação das Unidades tinha sido distribuída, após ser inspecionada, ao mesmo tempo em que a Companhia de Manutenção recebia parte de suas viaturas, equipamentos e ferramentas. Apesar de todo o nosso empenho junto à Base Peninsular, muitos itens de material, em vista de se terem tornado “críticos”, devido ao recompletamento das Unidades americanas para a invasão do Sul da França, deixaram de ser recebidos ou tiveram redução nas quantidades a serem distribuídas de acordo com os QOE, como, por exemplo, os fuzis automáticos *Garand* – básico das unidades de Infantaria, como arma individual, foram substituídos, na maior parte, por fuzis “de repetição” *Springfield*, semelhante ao nosso *Mauser* – 1908.

O êxito da missão atuou como excelente incentivo moral para os componentes da Unidade, que sentiram o valor e o rendimento do trabalho em conjunto, executando com boa técnica, disciplina e, sobretudo, com boa vontade, a despeito do desconforto da área de trabalho; além disso, produziu tremendo impacto no

"espírito de corpo" da Companhia de Manutenção, já bastante elevado durante o treinamento, bem como no Comando da Divisão e nos órgãos a quem ela estava subordinada. Melhor do que qualquer comentário é a transcrição do ofício, recebido em 11 de setembro de 1944, por intermédio do General Cmt da 1ª DIE, para que constasse do "Histórico" da Unidade.

Tendo iniciado os trabalhos no dia 3 de agosto, no dia 20 dávamos por concluída a missão recebida. Neste mesmo dia recebemos ordem de nos prepararmos a fim de seguir para Vada – situada na zona de treinamento final do 1º Escalão/DIE – no dia seguinte.

O período de 21 de agosto a 13 de setembro de 1944, no estacionamento de Vada, onde ocupamos o terreno de um grande parreiral, foi destinado à preparação e instalação do equipamento, seu manuseio e utilização, arrumação dos suprimentos e máquinas-ferramenta nos veículos, bem como fizemos nosso pessoal, oficiais e praças, realizar estágios de treinamento na Cias de Manutenção das 34, 85 e 88ª DI americanas, nas zonas de combate. Simultaneamente, realizávamos a manutenção de 3º escalão para Unidades do 1º escalão/DIE. Como os usuários, desde que dispuseram das viaturas, começaram a quebrá-las ou mal utilizá-las, esse período permitiu que os integrantes da Companhia se adestrassem no uso de ferramentas e equipamentos recebidos, dos quais, como nos referimos no início, não tinham recebido instrução ou treinamento no Brasil.

Como assinalou o General Kingman – Cmt do 2674th Regt (JRC) US, órgão encarregado da supervisão da instrução e do equipamento das tropas do V Exército, na Itália, que nos visitou no dia 23 de agosto, acompanhado do Cel Shaw – Chefe do Grupo de Orientadores americanos adidos ao 1º escalão/DIE –, não fora a excepcional capacidade de adaptação e de aprendizagem revelada pelos brasileiros aliada à sua já revelada capacidade técnica, seria impossível realizar as tarefas que lhes foram impostas, no que se refere à montagem, recebimento, inspeção e distribuição do material, solucionando grave problema de sua área de atividades e a Base Peninsular. Por isso, trazia-nos seu reconhecimento e seus agradecimentos, bem como a boa impressão que tivera de tudo o que observara no nosso estacionamento.

Finalmente, no dia 13 de setembro, conforme determinação do Cmt da 1ª DIE, a Cia Man passou a fazer parte do Destacamento da Força Expedicionária Brasileira a ser incorporado ao IV Corpo de Exército, integrante do V Exército americano.

Acompanhando o Destacamento, a Companhia iniciou suas operações no dia 14 quando se deslocou para Ospedaleto e, sucessivamente, para Vechiano e Filetole, onde chegou no dia 19 de setembro, em apoio às Unidades que realizaram as operações do Vale do Rio Serchio (6º RI, II GO 105, 1ª Cia Eng/9º BE, Elementos de Comu-

nicações, de Intendência e de Saúde e Pel/Esq Reconhecimento), além dos QG e suas tropas que ficaram para trás aguardando a chegada das demais Unidades da Divisão. Até o fim do mês de setembro, os trabalhos da Companhia foram realizados sem maiores alterações.

A visita do General Eurico Gaspar Dutra, Ministro da Guerra, acompanhado do Gen Mascarenhas de Moraes, Cmt da DIE, e do Gen Zenóbio da Costa, Cmt do Destacamento FEB, no dia 1º de outubro de 1944, foi acontecimento marcante porque tudo foi examinado e visto no estacionamento da Companhia. Tendo percorrido todas as dependências da Unidade, o Gen Dutra expressou sua boa impressão, "quer pela disposição do equipamento e das ferramentas, quer pelos serviços realizados pela Cia, de que tivera conhecimento pelas informações que lhe foram dadas pelos chefes que o acompanhavam, bem como as prestadas pelo Comandante da Companhia." Releva dizer que o estacionamento da Cia se situava num bosque de eucaliptos, arruado, felizmente com largo intervalo entre as árvores, o que facilitava, em parte, a realização dos trabalhos.

Tendo em conta a próxima chegada do 2º escalão/FEB, recebemos ordem "para realizar o recebimento, montagem e distribuição das viaturas e do armamento ao 2º escalão/DIE, diretamente subordinado ao Comando da Divisão; a Cia Man seria desligada do Dest/FEB. A assistência de manutenção e suprimentos ao Destacamento continuará a ser prestada por esta Companhia até que seja designada pelo V Exército uma Cia Man para atender as necessidades do mesmo" (o que nunca se verificou). Dessa forma, no dia 7 de outubro a Companhia se deslocou de Filetole para a Região de Pisa, onde chegou no mesmo dia e acampou na Tenuta San Rossore – uma grande quinta real pertencente ao Rei da Itália – à sombra de um enorme bosque de pinheiros e eucaliptos, ainda com algumas minas e *empenas* de bombas de aviação aflorando do solo que, logo após a nossa chegada, foram removidas pelos notáveis caçadores de minas da nossa Engenharia (Cap Möller), já há algum tempo em missão de guerra. Somente no dia 11 de outubro fomos oficialmente desligados do Dest/FEB, ao qual nunca deixamos de atender.

Desta feita, as condições eram outras, embora o volume de serviço fosse mais do que o dobro daquele que tivemos em Tarquinia e Civitavechia. De fato, agora não tínhamos que montar viaturas – já estavam montadas e somente teríamos que marcá-las e fazer a "Revisão de entrega"; nas mesmas condições estavam os morteiros e canhões; as caixas de equipamentos e de armamento leve eram abertas, somente, para verificação do conteúdo (quantidade e espécie), o que era necessário, pois freqüentemente se verificavam erros de rotulação; houve um caso em que o "rótulo" informava o conteúdo de 86 lança-granadas de fuzil, e dentro da caixa se aninhavam

24 pistolas Colt .45, o que determinava sua devolução para troca na Base Peninsular, sem muita burocracia e com grandes vantagens para nossa credibilidade junto àquela Organização. Realmente, o nosso procedimento, quando do recebimento de vultoso material para o 2º escalão/DIE dois RI, três GO, um BE (-Cia), Cia de Comunicações (-1 Pel), Esqd Rec (- 1 Pel) , Cia de QG/DI etc., permitiu-nos um relacionamento sem arestas com o pessoal americano da Base e uma ilimitada confiança recíproca. Nenhum pedido nosso, a partir dessa ocasião, deixou de ser atendido, mesmo se o material pedido estivesse no rol dos "críticos".

Uma reunião inicial com os elementos de Manutenção das Unidades interessadas possibilitou dar-lhes conhecimento das normas e procedimentos adotados para distribuição do material, assim como certas particularidades como as precauções que deveriam ser tomadas para evitar o roubo ou "empréstimo" de viaturas pelos italianos, pelos americanos e, também, pelos próprios brasileiros. Houve Unidades que tiveram viaturas desaparecidas, em particular "jipes", que somente foram recuperadas no final da Campanha, embora a sua "carga" de veículos estivesse certa, o que a obrigava também a fazer a devolução.

A partir do dia 8 de outubro, até fins de novembro de 1944, a par da execução normal da manutenção de 3º escalão e do provimento de suprimento às Unidades, a Companhia de Manutenção recebeu, verificou ou inspecionou, marcou e distribuiu materiais.

Nos últimos dias do mês de novembro com as Unidades recém-chegadas sendo submetidas a treinamento de combate e praticamente prontas, a Divisão recebeu ordens para substituir tropas que estavam empenhadas no Vale do Rio Reno, nos Montes Apeninos, o que importava em rocar todos os seus meios, inclusive aqueles já empenhados no Vale do Serchio. Essa manobra, embora não tenha passado despercebida pelo inimigo, foi efetuada com cuidado e êxito. No dia 29 de novembro, a Cia Man se deslocou para região de Pistoia, no sopé dos Apeninos. O reconhecimento prévio indicou a necessidade de realizar o estacionamento na orla N da cidade, utilizando um arruamento denominado Estrada Della Candeglia, onde tivemos que impedir o trânsito.

Em que pesem as dificuldades dos serviços de que se incumbiu, nessa fase, a Companhia pôde cumprir satisfatoriamente as missões recebidas – de apoio normal e de recebimento e distribuição de material – pela dedicação, entusiasmo e reconhecimento dos seus oficiais e praças, para os quais "o impossível a gente transfere para daqui a pouco...". Como salientou o Cmt do Destacamento FEB, Gen Zenóbio, em 11 de outubro de 1944, a Cia "vem prestando ao Destacamento excelentes serviços. Unidade modelo de organização e eficiência. As reparações de viaturas e material

bélico se processaram com rapidez e precisão. Seu trabalho silencioso e produtivo tem assegurado completa normalidade nos transportes".

O estacionamento em Pistóia, onde iríamos permanecer durante todo inverno que se iniciava, constituiu-se num problema para execução das missões da Companhia. Por absoluta falta de locais favoráveis, nas retaguardas imediatas das Unidades em contato com o inimigo, que permitissem o desdobramento das suas Subunidades com um mínimo de segurança para que pudessem dispor os seus equipamentos e viaturas, bem como lhe permitissem a rápida evacuação numa emergência, o Comando da DI decidiu autorizar o estacionamento da Cia Man na região de Pistóia, no eixo da Rota 64. Depois de verificarmos os locais existentes na zona norte da cidade, optamos pela Estrada Della Candeglia, vizinha à região onde, logo em seguida, seria instalado o Cemitério Militar Brasileiro.

A *strada*, no trecho designado, começava na Rota 64 e se lançava para Leste; o entroncamento com a referida Rota formava uma espécie de "praça" onde se iniciava o casario que a margeava, constituído de edificações de dois pavimentos de residências familiares que, por uns 100 a 150 metros, constituía a primeira parte do estacionamento, onde ficaram a Recepção, o Pelotão de Reparação Automóvel e o Pelotão de Comando; em seguida, a estrada era cortada por um *fiume* (riacho), sobre o qual existia uma ponte para pedestres e pequenas viaturas; prosseguindo, a estrada corria em aterro, o qual deixava os terrenos marginais a mais de dois metros de desníveis, na extensão de trinta a cinqüenta metros, onde foram armadas as barracas para o pessoal, enquanto sobre a estrada se dispunham o Pel de Reparação de Armamento e parte do Pel de Suprimento, cujas viaturas aproveitavam o acostamento; nessa parte da estrada, do lado norte, havia uma fábrica de massas alimentícias, cujo largo acesso foi ocupado por parte do Pelotão de Suprimentos e pela cozinha da Companhia. O local, que obrigava a um dispositivo filiforme, sem possibilidade de dispersão lateral, particularmente das viaturas, com acesso pelos extremos e obstáculos no meio – o que obrigava a ter duas entradas e saídas –, não era ideal, com respeito aos ataques aéreos, mas tinha vantagens quanto à estação climática que iríamos enfrentar, pois o terreno, em geral, era seco, firme e abrigado dos ventos, na sua extensão, pelo casario; além disso, era o local disponível que tínhamos.

Dessa forma, dispusemos as viaturas de um e de outro lado da via, num arremedo de quincôncio, em que cada uma, de um lado, formava um triângulo com outras duas do lado oposto – o que produzia um maior espaçamento entre elas. Além disso, outras medidas tomadas (redes de camuflagem, disciplina de luzes e de fogo, principalmente à noite, bem como vigilância permanente dos acessos), aliadas ao fato de que, já nessa época, os aliados tinham, praticamente, o domínio do ar na

Itália, deram a segurança de que necessitávamos para trabalhar, com sacrifício, é claro, do pessoal, graduado e soldados, devido ao pequeno efetivo da Campanha.

Com as Unidades da Divisão, todas elas empenhadas nas ações contra as tropas alemãs e italianas, que mantinham a linha dos Apeninos, onde se haviam instalado com excepcional aproveitamento do terreno, e, por outro lado, tendo que enfrentar a estação invernosa que se iniciava com fortes nevascas, prenunciando um inverno rigoroso como de fato foi, a expectativa era de um volume muito maior de serviços e necessidade de um apoio mais cerrado às Unidades, a despeito da distância e da larga frente que ocupava.

De fato, o solo lamacento, as estradas cobertas de gelo ou de neve desde logo começaram a "cooperar" com os motoristas que, em geral, desconheciam tais particularidades meteorológicas, além de, na sua maior parte, terem treinamento deficiente. Por outro lado, a imprudência e o descaso pelas normas de manutenção difundidas pelos órgãos de manutenção das Unidades concorreram para que o número de acidentes aumentasse desmedidamente e que as falhas mecânicas se acentuassem, carreando para a Cia Man um volume de serviço muito grande, não somente de recuperações, como, também, de suprimentos e de apoio técnico às Unidades da Divisão. A implantação do *Contato Diário*, a que nos referimos anteriormente, seu desempenho aos elementos de manutenção das Unidades, bem como a excepcional cooperação destes no reforçamento da disciplina, das exigências e na operação do material, contribuíram para que as viaturas e armas de todos os tipos fossem reparadas ou recuperadas para o uso normal. No que tange às viaturas, os acidentes ocorriam, com maior freqüência, em terreno plano do que nas Serras dos Apeninos; enquanto as pistolas, carabinas, fuzis, metralhadoras e morteiros sofriam os efeitos da água, da baixa temperatura e, particularmente, da falta de limpeza e manutenção de 1º escalão, competindo com os efeitos da ação do inimigo para a indisponibilidade do material. Certamente, a falta de cuidado e zelo pelo armamento e pelo equipamento não era generalizada, mas, pela freqüência com que se manifestava, mereceu enérgica ação do Comando da Divisão junto às Unidades, inclusive pelo estabelecimento de multas pecuniárias aos motoristas faltosos, além de outras medidas de ordem geral visando a obter maior atenção com o material e que tiveram acentuado sucesso devido à restrição de movimentos e ações, resultante das más condições atmosféricas, que propiciaram aos usuários mais tempo para cuidar das armas e viaturas.

Nesse "clima", todo pessoal da Companhia trabalhou intensamente. Mecânicos de automóvel, armeiros, eletricistas de automóvel, mecânicos de artilharia, lanterneiros e ferreiros, soldadores, mecânicos de instrumentos, capoteiros, borracheiros

etc., todos se aplicaram em conservar, reparar, ajustar ou regular, normalmente na Companhia e, eventualmente, nas Unidades ou nas estradas, o armamento, as viaturas e outros materiais, procurando retorná-los ao serviço o mais rapidamente possível. Vezes sem conta, viaturas eram entregues aos usuários, livres dos defeitos que haviam apresentado, e retornavam no dia seguinte (ou no mesmo dia...) praticamente destroçadas em acidente de estrada... o que obrigava a recomeçar tudo. Enquanto o Pelotão Auto e o Pelotão de Armamento operavam as respectivas tarefas, o Pelotão de Suprimento se desdobrava no atendimento dos pedidos e requisições das diversas Unidades e da própria Companhia: peças e conjuntos de material de automóvel, ferramentas, peças de armamento ou armas completas, material de limpeza e conservação.

Durante a Defensiva de Inverno de 1944-45, de dezembro de 1944 a fevereiro de 1945, além dos trabalhos realizados no seu estacionamento em Pistóia, a Companhia realizou tarefas específicas *a domicílio*. Equipes de mecânicos de automóvel e de armamento foram empregadas nas áreas das Unidades empenhadas, das Unidades em reserva, ou em repouso, para:

– reforçar os elementos de manutenção do 6º RI que, desde setembro de 1944, estivera continuamente engajado, primeiramente nas ações do Vale do Sercchio e, depois, no Vale do Reno, cujo material necessitava, em grande parte, de manutenção e recuperação que excedia as possibilidades e capacidade de seu órgão de manutenção;

– recuperar as viaturas do 1º Esqd Rec, instalado defensivamente, numa larga frente, no flanco esquerdo da DIE, que estavam indisponíveis devido ao seu emprego continuado no transporte de alimento, material e munição para a tropa, em terreno montanhoso, difícil e sem estrada;

– inspecionar e recuperar o material dos Grupos de Obuses e das Cias dos Obuses do RI; e

– atender as necessidades específicas dos QG e dos órgãos de Serviços.

Além disso, tendo em conta as ações que estavam sendo realizadas para a conquista de Monte Castelo, o Pelotão de Armamento foi destacado no dia 8 de dezembro de 1944, para região de Porreta Terme, a fim de facilitar o atendimento às necessidades das Unidades engajadas naquelas ações agressivas. No dia 13 de dezembro, quando se deslocava de Porreta Terme para Pistóia, juntamente com o Comandante de Pelotão e outros companheiros, de jipe, o soldado armeiro José de Moraes conduzia um tubo de morteiro de 81mm de uma das Unidades de Infantaria que, na véspera, havia realizado com outros elementos o segundo ataque ao Monte Castelo. No interior do tubo, uma granada *engasgada* que, apesar dos esforços realizados, não conseguira ser extraída com os meios do Pelotão. Sentado no banco

traseiro do jipe, Moraes segurava firmemente o tubo na vertical, usando as mãos, braços e as coxas, para permitir que a granada saísse para cima, na eventualidade de seu deslizamento até o percutor do morteiro. Em marcha moderada, o jipe se deslocava pela Rota 64, descendo a serra entre Porreta Terme e Pistóia quando, numa curva da estrada, surge um caminhão da tropa americana trafegando pela contramão... As tentativas de evitar a colisão não foram bem-sucedidas, e o jipe foi abalroado bem na altura do assento traseiro; Moraes foi retirando do veículo ainda abraçado ao tubo, a custo separado do seu corpo. Múltiplas fraturas de costelas e rupturas de órgãos internos ocasionaram a sua morte, antes de chegar ao hospital.

José de Moraes, fluminense de Barra do Piraí, RJ, nascido em 14 de dezembro de 1916, profissão torneiro-mecânico, foi convocado em dezembro de 1943, por ser reservista de 2ª Categoria e estar relacionado com o mecânico. Matriculado no Curso de Armeiro do Centro de Instrução Especializada, adaptou-se rápido e proveitosamente à nova especialidade. Quieto, humilde, dedicado e eficiente, logo se tornou benquisto pelo seu espírito cooperativo e de colaboração com os seus companheiros. Moraes faleceu um dia antes de completar o seu 27º aniversário, no dia em que se comemora o aniversário da Companhia.

O dia 13 de dezembro de 1944 marca, também, a fase de estabilização da nossa frente de combate, iniciada nesse dia, diante dos reveses verificados nos dois ataques realizados pela DIE a Monte Castelo – Abetaia, contra posições defendidas com tenacidade, com possibilidade de contra-ataques e flancos muito bem guarnecidos. Além disso, o rigor da estação invernosa começava a se manifestar, tornando difícil as operações com grandes efetivos. Iniciava-se a fase de amadurecimento do nosso combatente, a atividade permanente e eficiente das patrulhas e dos “golpes de mão” para captura de prisioneiros e conquista de pontos de observação. Tal situação e atividades possibilitaram a recuperação mais acurada do material de todas as Unidades, não só com os seus meios próprios como pela atuação dos elementos da Cia Man em reforço àqueles meios, particularmente indicados anteriormente.

O fim do ano de 1944 encontrou a Companhia de Manutenção empenhada totalmente na sua missão específica, apesar do manto de neve e gelo em que pisávamos. Vestindo os uniformes de lã, utilizando japonas ou capotes, ou usando os “macacões” de serviço sobre ceroulas e camisas de lã, os mecânicos especialistas, os artífices, o pessoal de Suprimentos ou de Administração realizaram suas tarefas no interior das viaturas oficiais, debaixo de toldos ou a céu aberto, utilizando os mais diversos e improvisados aquecedores, geralmente à base de estopa e óleo lubrificante, postos em baldes ou latas de graxa nas quais se perfurava o corpo e a tampa. Tais “aquecedores” realmente funcionavam e aqueciam. Para os sentinelas fixos, foram

feitos alguns cuja tampa impedia a projeção da luz para cima, com vistas a não chamar a atenção da observação aérea, bem como servia para manter quente o café ou o mate dos cantis dos sentinelas e do pessoal da ronda permanente do estacionamento. Com esses expedientes, conseguimos manter um ritmo de trabalho inalterado, praticamente, sendo de notar, também, a resistência física às temperaturas extremas revelada pelo pessoal.

Devido à atividade imprimida à nossa defensiva, numa frente de dezoito quilômetros de terreno acidentado e muito dobrado que, em geral, limitava o campo de tiro das armas de tiro tenso, eram freqüentes as ações de Artilharia e, muito particularmente, de morteiros 60mm e 81mm em apoio às ações das patrulhas e dos "golpes de mão" realizados pelos nossos, bem como para rechaçar idêntica atividade do inimigo; o consumo de munição era muito elevado. Dada a extensão da frente e as dificuldades de deslocamento dos veículos, havia preocupação do Comando da DIE em manter os diversos pontos de remuniciamento abastecidos. Os comboios de munição eram organizados com veículos da Cia de Intendência, além dos veículos das Unidades empenhadas e dos órgãos de Serviço, inclusive a Cia Man, cujos motoristas participavam dessa tarefa em escala rotativa, devido aos seus próprios encargos na Companhia. Nos dias 13 e 14 de janeiro de 1944, com dois outros motoristas da Cia Man, Antônio Paes de Almeida, soldado motorista do Comandante da Companhia, dirigiu quase sem interrupção conduzindo munição dos depósitos do V Exército para os pontos de distribuição da DIE, enfrentando as estradas geladas e sinuosas dos Apeninos; no dia 15 de janeiro, após poucas horas de repouso, nova missão lhe foi dada – transportar material do QG recuado, em Pistóia, para o QG avançado em Porreta Terme.

Antônio Paes de Almeida, fluminense de Itaguaí, RJ, nascido em 12 de março de 1923, motorista profissional na praça do Rio de Janeiro, apresentara-se voluntariamente, em dezembro de 1943. Temperamento afável, desde logo se ambientou à organização embora sua formação militar em Tiro de Guerra. Exemplo de dedicação ao serviço, sempre pronto e satisfeito demonstrando excepcional boa vontade, Paes de Almeida era dessas pessoas pouco encontradiças que não se sentem diminuídas em servir, nem se envergonham de ser serviçais. Pela primeira vez Paes de Almeida solicitou ao encarregado da escala permissão para trocar com outro companheiro, explicando que se encontrava um pouco cansado. Obtida a permissão, não lhe foi possível, todavia, encontrar quem o substituísse, pois tanto ou mais do que ele seus companheiros também estavam exaustos. Certamente por se tratar de serviço de curta duração e percurso relativamente pequeno, não quis reiterar o seu pedido e foi para o QG recuado onde carregou o veículo. Acompanhado por um subtenente do QG,

partiu para Porreta Terme. Ao entrarem na localidade, entre 11 e 12 horas, a pouco mais de uma centena de metros do QG avançado, no meio da via pela qual seguia explode uma granada de 170mm, com as quais os alemães faziam, diariamente, tiros de inquietação sobre a área do QG. Tendo explodido, infelizmente, à frente do veículo, os estilhaços penetraram pelo cofre do motor e foram lavrando tudo o que encontravam pela frente, indo se alojar na cabine. O subtenente recebeu mais de sessenta pequenos estilhaços pelo corpo e pernas; com amputação traumática do pé esquerdo e alguns estilhaços pelo corpo, em estado de choque, Paes de Almeida foi encontrado debruçado no volante de direção, enquanto ao seu lado, também em choque, o Subtenente se esvaía. No mesmo dia, à tarde, Paes de Almeida morria na mesa de operação do Hospital de Campanha, em Pistóia. Pouco antes, conversando com ele, o Comandante da Companhia de Manutenção procurara animá-lo, mas sentiu e teve a impressão de que ele sabia que ia morrer. O Capitão já havia conversado com os médicos, antes de falar com o seu estimado motorista e amigo, os quais não lhe deram nenhuma esperança em face de suas condições gerais, particularmente o coração, o que, de fato, contribuiu para sua morte.

Ainda nesse período, quando mantinham Monte Castelo e outros excelentes observatórios, os tedescos dificultavam os movimentos no interior das nossas posições, bem como nas estradas e caminhos que a elas demandavam. Morteiros e canhões, conforme a importância que davam aos nossos movimentos, *saudavam* tais deslocamentos enviando suas granadas. Certos objetivos bem referenciados, como a área do QG avançado do General Comandante da DIE, embora estivesse ela no fundo de uma ravina e encoberta das vistas inimigas, bem como pontes, bifurcações e etc diariamente eram objetos de bombardeios de inquietação à hora certa, uma ou mais vezes por dia ou, então, bombardeios de interdição, no exato momento em que era observado o nosso movimento.

Certo dia um sargento do Grupo de Evacuação da Companhia de Manutenção recebeu a incumbência de levar até as posições do IV GO (155) um dos seus tratores de peça (modelo M5), sobre lagartas que, à distância, muito se assemelhava a um tanque, ou carro de combate. Tendo passado por Porreta Terme na hora do *pinga-fogo* habitual, o sgt prosseguiu pela Rota 64 para alcançar a bifurcação por onde tomaria o caminho para o IV GO, saindo da Rota para a esquerda. Aproximando-se da bifurcação, ele observou que o caminho para a esquerda estava sendo bombardeado; receioso de que o trator fosse atingido, resolveu prosseguir pela Rota 64 para alcançar um casario mais adiante onde poderia abrigá-lo. E ele contava, depois: "Quando vi que dava para virar para esquerda e, lá mais adiante as casas, finquei o pé no acelerador e continuei na Rota, sem ligar para o soldado PE que abanava os braços e berrava qualquer coisa que

eu não ouvia. Logo depois começaram a cair granadas uns cem metros à minha frente e eu pensei "está havendo coisa errada...", e quando os tiros chegaram mais perto, não pensei em mais nada senão em manobrar aquele monstro de trator e voltar e, não sei como, consegui virar o trator mais fácil do que um jipe e disparar para a retaguarda até o local onde estava o PE, a quem perguntei: "Que é que está havendo?" "Nada", disse o PE, "tudo normal... Você é que é doido, entrando desse jeito pela estrada para Bolonha..." "Mas, isso aqui é terreno nosso?", retruquei, "Aqui é", respondeu o PE, "mas ali adiante, aquele casario, é Vergato, é terra de ninguém. Trata de sair daí que esse trator está dando sopa e logo, logo o tedesco vai te dar um baile. Toma a estrada da esquerda que você vai ficar abrigado até as posições, logo ali adiante..." Sempre que recebia encargo de entregar viaturas, muito tempo depois, o sargento procurava se informar, sempre que encontrava um soldado da PE.

Nos primeiros dias de fevereiro de 1945, com a melhora sensível da temperatura, fomos alertados para o reinício próximo das ações ofensivas da Divisão, para a Operação que se denominou Plano Encore, do IV Corpo de Exército, em que também tomaria parte a 10ª Divisão de Montanha (Div Mtnh) e outras tropas americanas. Enquanto a Cia Man se mantinha na região de Pistóia, por falta absoluta de local favorável ao seu desdobramento na região da Serra dos Apeninos, o Pel Rep Armamento continuava destacado em Porreta Terme, para mais rapidamente atender às necessidades da nossa tropa empenhada numa defensiva ativíssima. Às vésperas do início da Operação Encore que começaria com um ataque da 10ª Div Mtnh ao maciço Belvedere-Gorgolesco-Torraccia, o qual possibilitaria o ataque da nossa Divisão a Monte Castelo sem problema de flanqueamento pelos alemães, nossa Artilharia que iria apoiar, também, as ações da Div. Mtnh, estava com seus planos de tiro prontos e todas as suas peças *no feixe*. Apesar dos cuidados de que eram objeto os seus canhões, como é a tradição da Artilharia, as coisas acontecerem... e o comandante de uma Bateria do IV Grupo (155mm) pediu a presença do Cmt do Pel Rep Arm na sua posição, para dar solução ao seu problema: durante uma *regulação* quebrara-se o *parafuso da culatrinha* de uma das peças. Acompanhado do Sgt Mec Art, o Tenente Cmt do Pel examinou a culatra da peça; juntos retiraram o pedaço ainda *roscado*. Tratava-se de um parafuso que raramente apresentava defeito, mas que é essencial ao conjunto da culatra. Um telefonema para o Pel Arm sobre a existência, em estoque, do parafuso mencionado teve como resposta a negativa; o Ten decidiu, então, dirigir-se ao Depósito de Suprimento de Material Bélico do V Exército, em Florença, para conseguir a peça. O resultado foi também negativo, o mesmo acontecendo quando procurou valer-se do estoque da 109ª Cia Média Man que apoiava a nossa Cia Man. Até então, ninguém tivera conhecimento de quebra desse parafuso. A solução

veio logo; o Ten obteve no estoque da 109ª um tarugo de aço especial e partiu para o seu Pelotão, em Porreta. Dali telefonou para o Comandante da Bateria, contou-lhe o insucesso da busca e informou: “Capitão, nós vamos tornear um parafuso para substituir o que está quebrado; como o nosso catálogo de peças não indica as medidas, que não podemos tirar do parafuso quebrado ao qual faltam fragmentos, peço que retire o parafuso de outra peça para que não haja dúvidas, ou então mande a peça indisponível para cá, pois não tenho modo de deslocar o meu torno que é fixado num reboque.” O Cmt da Bia retrucou: “Tenente, você está maluco? Não posso retirar a peça da posição e, se retirar o parafuso de outra *culatrinha*, vou ficar com duas peças *fora do feixe*, você sabe o que é isso?”... “Sei, Capitão, pois também sou de Artilharia, mas esta é a solução que posso dar com os meios que tenho...” O parafuso veio, a peça foi torneada e duas ou três horas mais tarde o Comandante da Bateria tinha, novamente, as suas quatro peças no *feixe*. Enquanto estivera com as duas peças sem condições de atirar, o Cmt da Bia cumprira as missões com duas peças, somente, e o inimigo nunca soube disso; o Comandante do Grupo tomou conhecimento do fato quando tudo estava “em ordem”.

Nessa mesma ocasião, visando ao melhor desempenho das peças de Artilharia, foram regulados, praticamente, quase todos os freios reguladores de recuo dos canhões 105 M2A1 (Art) e 105 M3 (Inf). Foram também substituídas duas peças 105 M2A1: uma delas foi totalmente destruída pelo fogo resultante da contra-bateria inimiga que incendiou a rede de proteção antiaérea, fez explodir a munição próxima dela, felizmente sem vítimas humanas; a outra, depois de um prolongado bombardeio, teve a parte anterior do tubo arrancada juntamente com o projetil que disparara, a qual foi cair uns duzentos metros da peça, também sem problemas para a guarnição. O mesmo incidente com o tubo ocorreu em outras unidades do V Exército; um inquérito técnico chegou à conclusão de que se tratava de um defeito de fabricação; todas as peças oriundas de determinado fabricante e da mesma série das acidentadas foram recolhidas e substituídas.

Com o ataque da 10ª Divisão de Montanha, às 23h do dia 19 de fevereiro de 1945, iniciou-se a Operação Encore, enquanto a tropa brasileira ultimava seus preparativos para atacar Monte Castelo-La Serra. Conquanto o Belvedere fosse tomado quase sem resistência, devido à surpresa do ataque noturno, daí por diante, alertadas as posições alemãs, a 10ª Divisão progrediu com dificuldades e foi diversas vezes contra-atacada. Embora com o maciço apoio de Artilharia com mais de 150 canhões, inclusive os da nossa Artilharia Divisionária, somente no fim da tarde do dia 20 os americanos atingiram os seus objetivos que permitiriam o desembocar do ataque da DIE.

Na manhã do dia 21 de fevereiro, como normalmente faziam, o Chefe do Serviço de Material Bélico, acompanhado do Comandante da Cia Man, visitaram as unidades participantes do ataque para saber das suas necessidades mais urgentes e dar solução à falhas observadas. Entre outras, causou-lhes preocupação o estado do armamento automático e morteiros de uma Cia de Infantaria em Reserva: os FM e metralhadoras, quase todas com problemas na realização do tiro automático, e os morteiros com problemas de placa-base ou de fixação da braçadeira do bi-pé ao tubo. A determinação do Tenente do Pelotão de Armamento, em situação avançada, foi providencial. Chamado pelo telefone e informado do que se tratava, o Cmt do Pel deslocou seus armeiros e mecânicos, que prontamente iniciaram as regulagens e substituições de peças, de sorte que, no decorrer do ataque, que fora iniciado ainda madrugada, quando a Cia Inf Res recebeu ordens para se deslocar, eram muito poucas as armas com problemas, logo depois também sanados. O Cmt dessa Cia havia assumido o comando da mesma fazia oito dias... e desconhecia o apoio que poderia, muito antes, ter recebido dos órgãos de manutenção.

Com a conquista de Monte Castelo na tarde de 21 e La Serra no dia 23 de fevereiro, bem como outros pontos da antiga posição alemã nos Apeninos, houve necessidade tática e administrativa de reajustar o dispositivo da DIE já muito distendido em profundidade, em particular os órgãos de Serviço, já que a ofensiva desencadeada prosseguiria ainda por alguns dias. De fato, a partir do dia 6 de março de 1945, teve início o reajustamento geral da Divisão, mais acentuado devido a cessação da ofensiva do IV Corpo dia 7 e manutenção defensiva da linha atingida.

A 17 de março de 1945, o Cmt da FEB fez publicar no seu Boletim Interno a seguinte "Nota de Comando nº 14":

"A munição para os canhões e os morteiros, para as metralhadoras e fuzis, jamais tem faltado aos combatentes, como não lhes tem faltado o armamento que tanto mal leva ao inimigo. As viaturas de toda natureza atendem as múltiplas necessidades da FEB em ritmo variável com as imposições de ordem tática. Neste labor, nesta permanente preocupação de manter em forma os meios materiais que definem a potência da Divisão, na ânsia de fazer voltar os que compõem o Serviço de Material Bélico – do seu Chefe ao Comandante da Companhia de Manutenção, do especialista em motores ao armeiro –, de que da soma de valores individuais judiciosamente coordenados é que surge o bom êxito das atividades do Serviço.

Cada qual emprega a alma com convicção do papel que representa e do reflexo do conjunto, com a idéia do esforço pelo Brasil e a vontade a acionar o trabalho pela vitória; e aí está o segredo que tanto faz sobressair o Serviço de Material Bélico.

O Comandante da FEB reconhece o quanto há concorrido esse Serviço para a exaltação das armas brasileiras ao lado das Nações Unidas e espera, confiante, a sua

contínua e eficiente atuação até o esmagamento total dos alemães. (Boletim Interno nº 80 da 1ª DIE)".

Em 18 de abril, após longa visita feita à Cia Man, o Chefe do Estado-Maior da 1ª DIE, em parte nº 1 de 9 do mesmo mês, comunicou o seguinte ao Cmt da FEB/DIE:

"Visitei no dia 6 do corrente a 1ª Cia de Manutenção a fim de constatar, *de visu*, sua situação e possibilidades em face da nova fase de operações prestes a se iniciar. É com satisfação que dou conhecimento à V. Exa. da magnífica impressão colhida, não só quanto a sua instalação atual, com o aprovisionamento inteligente de pequena e difícil área que lhe foi atribuída, como pela capacidade de realização de todos os seus componentes, desde o Cap Cmt até o último soldado. As seções de Reparação de Automóvel, Reparação de Armamento, os estoques de material e todos os demais serviços complementares se encontram num grau de eficiência que asseguram a essa modelar Unidade da 1ª DIE o renome e o conceito com que já tem sido distinguida. Todos os seus órgãos estão inteiramente aparelhados para qualquer emergência futura, não somente quanto à disponibilidade de material, como quanto à capacidade do pessoal. É, pois, com satisfação que realço os méritos, mais uma vez confirmados, do Cmt Cia e de seus excelentes colaboradores, todos inteiramente imbuídos de grande responsabilidade que, realmente, lhes cabe no grau de eficiência da Divisão."

De fato, desde 18 de março de 1945, obedecendo ao reajustamento de dispositivo da Divisão, a Cia Man ocupava a região denominada Casa Franchi, nas encostas do maciço de Belvedere, próximo ao QG Divisionário, instalado na localidade de Lizzano in Belvedere. Situado a meia encosta, o estacionamento da Cia era cortado pela estrada que ligava Lizzano à Rota 64. A existência das ruínas de uma fábrica de engarrafamento de gás natural proporcionava algumas áreas planas ou de declive menos acentuado, o que facilitou a distribuição do equipamento e viaturas ao norte e ao sul da estrada. Compartilhávamos a região com um Grupo de Artilharia 155mm longo, do Exército inglês, que ali permaneceu alguns dias, executando tiros esporádicos de inquietação às horas mais esdrúxulas. Bons vizinhos, mas muito barulhentos... Nesse local, continuamos a reparar, substituir e recompletar o material das Unidades, agora mais facilitado pela menor distância que estávamos delas, então já operando no Vale do Panaro com as ações preliminares para Ofensiva da Primavera, que se iniciou na primeira quinzena de abril de 1944 e nos proporcionou a conquista da região de Montese nas jornadas de 14 a 18 de abril, um aproveitamento desse êxito que nos permitiu dominar o Vale do Panaro pelo leste, da região de Vignola para o sul, no dia 22 de abril, pelas ações do Esqd de Reconhecimento e por destacamentos de Infantaria. Novamente se distanciavam as Unidades, tornando difícil o atendimento dos seus suprimentos e reparações de material.

Daí por diante os acontecimentos se precipitaram com o desenvolvimento da perseguição aos alemães. Obedecendo às ordens do EM/DIE, a Cia Man se deslocou ao amanhecer do dia 24 de Casa Franchi para Vignola, onde chegou ao entardecer, depois de ter enfrentado numerosos incidentes de estrada de tráfego difícil, devido às destruições numerosas no seu leito e ao grande número de viaturas abandonadas pelos alemães, inclusive carros-de-combate. Nesse deslocamento a Cia atendeu, também, a algumas viaturas nossas, entre as quais um canhão GMC, transporte de tropa de uma Unidade de Infantaria, tombado; examinando o veículo verificamos que, sob ele, jazia um soldado nosso, morto, e, no interior da carroceria, equipamentos e armas, inclusive um tubo de morteiro 81mm. Depois de levantar o veículo e retirar o morto, recolhemos o material, cobrimos o cadáver e assinalamos o local e incorporamos a viatura ao nosso comboio.

A permanência da Cia em Vignola não foi longa. No dia 26 de abril recebemos ordens de reconhecer novo estacionamento para a Cia próximo ao corte do Rio Parma, no eixo Montechio-Collecchio. Nossos elementos já se deslocavam no Vale do Rio Taro e, com isso, iam sendo cortados os acessos para o Norte por onde os alemães pretendiam escapar. Depois de rodarmos cerca de hora e meia, sem encontrar nenhum elemento nosso, deparamos com viatura meia-lagarta do Esqd Rec estacionada à margem da estrada. Era a viatura do Oficial de Comunicações do Esquadrão que ali estava efetuando uma *ponte* para possibilitar as ligações radiotelegráficas da sua Unidade com o Comando da DIE. Informou-nos que o Esquadrão estava bem na frente, marchando para Collecchio. Por volta das 11 horas atingimos a localidade de Martorano, onde encontramos um lugar favorável ao estacionamento da Companhia, no qual nos fixamos, apesar da resistência oferecida pelo seu proprietário receioso de que destruíssemos as suas plantações de feno. Depois de garantirmos que isso não aconteceria e de dizer-lhe que não tínhamos o propósito de nos determos muito tempo na sua propriedade, não mais opôs resistência.

De volta a Vignola, informamos ao Oficial de Comunicações do Esqd da nossa localização no dia seguinte e, ao chegarmos à localidade, iniciamos os preparativos para o deslocamento no dia 24 de abril e participamos ao QG a nossa escolha.

No dia 27 de abril, ao chegarmos a Martorano, fomos informados de que, na véspera, mais ou menos uma hora depois da nossa saída, por ali havia passado um contingente heterogêneo alemão, parecendo infantaria e engenharia, deslocando-se para o Norte. Recebemos, logo depois, uma solicitação do Esqd para efetuar reparações numa viatura blindada M8 em Collecchio, onde se encontrava em contato com o inimigo; o estafeta e o motorista que trouxeram a mensagem guiariam a nossa equipe até o Esquadrão.

Por não ter havido, até então, oportunidades ou necessidade de efetuar reparações nas próprias zonas de contato aproximado com o inimigo. Isso constituía novidade para o pessoal da Cia. Escalada a equipe de socorro, constante de dois mecânicos e um motorista, num jipe, e uma viatura-guindaste 4,5t com motorista e ajudante, chefiados pelo sargento mais antigo (um dos mecânicos) e preparados os suprimentos necessários de peças e rações de reserva, em pouco tempo a equipe estava pronta. Tendo recebido as ordens e recomendações, partiu na esteira do jipe do Esquadrão de Reconhecimento, por volta das 8 horas.

Desde a tarde do dia anterior, 26 de abril, o Esquadrão entrara em contato com fortes elementos inimigos na região de Collecchio, cuja atividade determinara o envio de outros elementos nossos, de Infantaria, em seu apoio. Quando a equipe de socorro chegou ao local onde se encontrava a viatura M8 do Esquadrão, esta, apesar de enguiçada, continuava a prestar apoio de fogo atirando com suas metralhadoras e canhão, enquanto granadas e outros projetis inimigos *aterravam* pelas cercanias. Com o auxílio do guindaste, a viatura foi deslocada para local menos exposto, enquanto os motoristas e a própria guarnição do M8 organizavam uma precária segurança, já que a atividade inimiga continuava intensa. Em pouco mais de uma hora as reparações no M8 estavam realizadas, e sua guarnição pôde conduzi-lo ao seu Pelotão.

O estado de euforia da equipe de socorro, ao regressar à Unidade, foi extraordinário, a ponto de se esquecer das medidas de segurança com as armas individuais. O pessoal da Cia Man utilizava, como armamento individual, pistola, carabina .30 ou fuzil. Os motoristas e mecânicos utilizavam a carabina, arma semi-automática, leve e muito precisa; era também muito sensível se não estivesse travada; uma queda, ou pancada mais forte, podia ocasionar o recuo do ferrolho, cujo retorno fazia disparar o cartucho alojado na sua câmara, desde que a arma estivesse destravada.

Ao chegarem ao estacionamento, depois de um deslocamento debaixo de uma chuva fina e contínua, todos estavam molhados e, após estacionarem as viaturas e fazerem um breve relato da missão cumprida, dirigiram-se para jirau do galpão onde estavam acantonados e iriam repousar. Enquanto uns se despiam para troca da roupa molhada, outros se deitavam nas “camas” de palha espalhadas pelo jirau. Um dos mecânicos, certamente exausto e sonolento, decidiu estender o seu cobertor molhado que havia enrolado e largado no chão ao chegar ao jirau, esquecido de que a sua carabina estava envolvida pelo cobertor. Ao fazer o gesto característico de estender o cobertor, a arma foi lançada contra o assoalho, disparou e atingiu a coxa do cabo motorista Jacques Pierre Jean Aubert, provocando a fratura do fêmur. Evacuado imediatamente para o hospital de campanha, em Pistóia, o

cabo Jacques sofreu as conseqüências do longo percurso, pois, ao ser operado, foi constatado a ruptura da artéria coxofemoral provocada pela fratura em bisel do fêmur. Apesar dos cuidados cirúrgicos, inclusive a religação da artéria, três ou quatro dias após manifestava-se a gangrena no pé do membro fraturado, o qual teve que ser amputado.

De ascendência francesa, o cabo Jacques era indivíduo bem apessoado, muito educado e excelente motorista de viatura-guindaste; temperamento afável, voluntário para qualquer serviço, era muito benquisto tanto pelos seus companheiros, como pelos graduados e pelos oficiais pelas suas atitudes francas, cordiais e respeitosas, além de elevada compreensão dos seus deveres. Na pior fase, depois da amputação do pé, sua maior preocupação, externada aos que o visitaram, era ficar incapacitado para dirigir seu enorme veículo! Transferido para outros hospitais e depois evacuado para os Estados Unidos, onde permaneceu longo tempo, o cabo Jacques voltou ao Brasil, muito depois da desmobilização da FEB, caminhando sem maiores problemas e apto para dirigir automóvel.

As ações desenvolvidas pelo Esqd Rec em Collecchio e por elementos do 6º RI em Fornovo di Taro, além de outros elementos nossos e de tropas do V Exército, levaram os alemães a se renderem no fim da noite de 28. Convocados pela Chefia da 4ª Sec/EM/DIE, alguns oficiais da Cia Man, inclusive o seu Comandante e o Subcomandante, participaram da organização e funcionamento dos Postos de Coleta que, ao longo dos dias 29 e 30, em Ponte Scondogna e em Felegara receberam a rendição das tropas alemãs e italianas das 148ª DI, 90ª Div Panzer e restos da Div Itália. Foram mais de vinte horas de um contínuo desfilar de homens, materiais e animais.

No que se refere às tropas alemãs, há que destacar o bom aspecto geral do pessoal e o aprumo dos oficiais (alguns deles bastante arrogantes, apesar de tudo...); a boa manutenção do material e prontidão para seu uso (em Felegara, todas as armas de fogo recebidas – inclusive canhões – estavam carregadas, alimentadas e travadas; as viaturas, embora denotando longo uso e "cicatrizes" de guerra, em muito boas condições de funcionamento. Os equipamentos individuais – cinto, bornais, cantis – bem cuidados, embora o desgaste de longo uso); as excelentes condições e aspectos dos cavalos e dos muares denotando cuidados e trato particularmente zelosos.

Como não poderia deixar de acontecer num país tratado com severidade e desprezo pelas tropas alemãs que agora se rendiam, muitos incidentes, provocados pelos civis italianos das localidades situadas na área de rendição, ocorreram durante a realização desta sob a forma de agressões verbais e físicas. As medidas preventivas tomadas, com a presença de PE, as instruções dadas aos chefes de cada fração de tropa que se rendia e, também, a disciplina destas, apesar das condições adversas em

que se encontravam, possibilitaram a rápida solução desses incidentes pela retirada ou detenção dos italianos envolvidos.

Enquanto a rendição se processava, a rotina de operações normais da Cia Man prosseguia atendendo as necessidades de suprimento, reparações e evacuações do material solicitado pelas Unidades espalhadas por vasta área em razão das operações de perseguição e cerco que haviam realizado. Com a ordem de cessar-fogo no TO da Itália, dada no dia 2 de maio de 1945, maior tranqüilidade foi proporcionada às tropas que iniciaram o seu reagrupamento.

Recolhido aos depósitos do V Exército o material capturado, no dia 6 de maio a Cia Man recebeu ordens de deslocar-se para a área da cidade de Alessandria. Pela primeira vez, desde nossa chegada à Itália, iríamos estacionar todos os elementos da Cia, acantonados no Instituto Don Orione, educandário para órfãos e crianças pobres, então desocupado por terem sido evacuados os alunos e membros da congregação mantenedora, devido à possibilidade de combates na região.

Em contrapartida ao conforto do estacionamento, com um imenso pátio murado, alojamento, cozinha, refeitórios etc, desde a nossa chegada o volume de serviço aumentou consideravelmente, decorrência das freqüentes ações e deslocamentos rápidos a partir de Montese. De fato, o vigoroso aproveitamento do êxito e a perseguição que as sucederam, não permitiram que os cuidados com os materiais, em particular viaturas e armas, fossem rigorosamente observados. Em conseqüência, quando cessaram as ações de guerra, era enorme a quantidade de material necessitado de manutenção de 1º, 2º, 3º e 4º escalões. Ordens estritas foram dadas e todas as Unidades se empenharam na recuperação dos materiais, grande parte dos quais desaguavam na Cia Man. Somem-se a isso os abusos na utilização das viaturas para passeios, viagens etc, as célebres "tochas". Confirmando as observações feitas desde o início da Campanha, a quantidade de reparações nas fases de repouso ou de inação sempre foram maiores. Até o dia 26 de junho de 1945, quando iniciou seu deslocamento para o Sul da Itália a fim de embarcar de regresso ao Brasil, a Companhia de Manutenção continuou operando normalmente e teve os seus encargos de manutenção de 3º escalão acrescidos em face da perda do apoio da 109ª Cia Man (norte-americana), que recebera outra missão. Foi deveras sentida a falta dos excelentes camaradas americanos da 109ª que se mostraram realmente contristados quando deles nos despedimos, após longos meses de eficiente trabalho e cooperação de parte a parte.

Nesse período, a Cia Man recebeu duas manifestações que, de certa forma, espelham o seu desempenho em ação:

Ofício nº 291 de 31 de maio de 1945 do Cmt do 1º Esquadrão de Reconhecimento, com o seguinte teor:

"Ao Sr. Cmt da Cia de Manutenção

I – Este Comando tem a grata satisfação de agradecer-vos pelo convite feito para almoço em homenagem aos oficiais de motores das Unidades da 1ª DIE. Aproveito também o ensejo para felicitar esse Comando e demais oficiais pela brilhante atuação da Cia de Manutenção no decorrer de sua permanência na Itália, facilitando, assim, a resolução de todos os problemas de manutenção, recuperação e distribuição de material bélico.

II – No caso particular do Esquadrão, a Cia de Manutenção sempre atendeu com presteza e eficiência técnica as diversas solicitações feitas no sentido de manter em condições de funcionamento e emprego o armamento e as viaturas distribuídas a esta Unidade.

(a) PLÍNIO PITALUGA, Cap Cmt do Esqd".

Ofício nº 60 de 5 de junho de 1945, do Ten Cel Chefe do Serviço de Material Bélico da 1ª DIE, abaixo transcrito:

"A atuação eficiente da Cia de Manutenção Leve da Divisão contribuiu também para manter, durante a luta que se vem de findar, as Unidades e outros órgãos com seu material em condições de emprego. Estão terminadas as atividades de luta armada e muitas Unidades já se encontram numa fase de repouso. Entretanto, para a Cia de Manutenção, as atividades são constantes; ela que aqui chegou no 1º escalão da FEB, iniciando a verificação e conseqüente distribuição de material, entre as Unidades, recebido da Base Peninsular, os seus trabalhos têm sido ininterruptos, principalmente durante as operações militares. Começaram agora os preparativos das Unidades para o seu regresso à Pátria, mas a Cia de Manutenção aqui continuará ainda por algum tempo na sua exaustiva e árdua tarefa de reparar, de refazer o material da tropa e restituí-lo sempre em condições de funcionamento. As suas atividades não têm sofrido interrupção para que nada falte à tropa, mas tudo isso tem exigido um esforço máximo e verdadeiro desprendimento dos seus excelentes oficiais e praças, cônscios que são de uma elevada e bem feliz compreensão dos seus deveres. O alto grau de eficiência das diversas seções técnicas da Cia de Manutenção, tudo dirigido pela orientação firme, inteligente e fecunda do seu dinâmico Comandante, auxiliado por oficiais não menos operosos e inteligentes, além do magnífico conjunto de sargentos e outras praças especializadas de competência e dedicação comprovada, tem contribui notavelmente para que a Divisão tenha o seu material em perfeito estado de funcionamento. Além do que tem sido possível observar em relatórios anteriores, os dados estatísticos enviados pela Cia de Manutenção referente a suprimentos, concertos e substituições de material em geral constatam indubitavelmente quanto ao acerto, eficiência e alta valia

de suas realizações, de tal maneira que, não há exagero em afirmar-se que a nossa Unidade de Manutenção se tem revelado como organização veterana ao lado das outras Companhias de Manutenção americanas de longa estrada e madura experiência de guerra. Os oficiais e praças da Cia de Manutenção, especialmente o quadro de especialistas, têm prestado inestimáveis serviços à nossa Divisão e, também, podem estar certos e tranqüilos de que têm cumprido a todo transe o seu dever e merecem, sem nenhum favor, de seus Chefes e camaradas, o mais vivo reconhecimento e sincera admiração pelo sucesso incontestável dos seus trabalhos, que garantiram, em grande parte, o êxito da tropa nas suas diferentes e difíceis jornadas durante a campanha finda.

(a) LUIZ BRAGA MURY – Ten Cel Chefe do SMB da 1ª DIE."

Ainda nesse período, quando nem havíamos terminado a instalação do nosso acantonamento em Alessandria, a Cia Man recebeu a visita informal do General Mascarenhas de Moraes que disse: "O objetivo de sua visita era agradecer pessoalmente ao Comandante, Oficiais e Praças a cooperação, disciplina e respeito com que se houveram durante todo o tempo da Campanha e que, mais uma vez, reafirmava o conceito elevado em que tinha a Unidade." Depois de percorrer as dependências do acantonamento, o velho e estimado Chefe e amigo após abraçar cordialmente os oficiais, acenou para as praças reunidas à entrada da área e partiu.

Uma das últimas missões recebidas pela Cia Man foi a de selecionar, dentre o material capturado, as armas, viaturas e equipamentos que seriam levados para o Brasil como troféu da Campanha e que havíamos recolhido ao *"101ts Ordnance Collecting Point"* em Piacenza. Depois de três dias de busca e escolha, num mar de objetos ali largados de qualquer forma, separamos cerca de trinta canhões e obuseiros com os respectivos tratores pesados, além de veículos especializados (meia-lagarta, blindado de reconhecimento, motocicletas, anfíbios etc.), dos quais tivemos que dar recibo. O trabalho e a preocupação que tivemos para deslocar essa parafernália de Piacenza até Nápoles foi indescritível. Basta pensar nas estradas tortuosas da costa montanhosa do Mar Tirreno. Mas a missão foi cumprida.

Durante a Campanha, e em particular no início dela, fomos particularmente observados pelo SMB do IV Corpo do Exército sobre as falhas do 1º escalão de Manutenção (usuário ou operador). Diversas vezes o Coronel Venena, Chefe do SMB/IV C Ex, teve longas conversas conosco sobre a importância capital dos cuidados a ter com os veículos, armas e equipamento pelo usuário, "talvez o mais importante elo da cadeia de Manutenção..." Certo dia, já em Alessandria, depois do cessar-fogo, recebeu a Companhia um pedido de socorro para a viatura do QG do IV Corpo. O informe solicitava urgência no atendimento, pois havia um oficial superior a bordo.

O grupo de socorro saiu em poucos minutos e cerca de duas horas depois estava de regresso, informando que o passageiro do veículo era o General Chefe do Estado-Maior do IV Corpo. Dias depois o General Crittenberger ofereceu um almoço ao Cmt da FEB e a todos seus Comandantes subordinados. Antes do almoço haveria uma cerimônia de entrega de medalhas e condecorações brasileiras a oficiais americanos. Finda a cerimônia, deslocamo-nos para o hotel onde estava instalado o QG do IV Corpo. Procurei o Cel Venena, Chefe do SMB do Corpo, a quem entreguei a Flâmula de Comando da Cia Man, como lembrança da Unidade à qual tanto havia auxiliado, o que deveras o emocionou. Disse-me então: "Capitão, o Chefe do EM do Corpo quer agradecer-lhe pessoalmente o auxílio que sua equipe lhe prestou" e tomando-me pelo braço encaminhou-se para um grupo onde se encontrava o Chefe EM. Depois dos cumprimentos e apresentações, o General agradeceu a presteza com que fora atendido e interrogou-me: "Afinal, Capitão, o que havia com o meu carro?" Nada muito importante, apesar da vibração e do barulho de que se queixou à minha equipe... Alguns parafusos frouxos. Apenas falta de manutenção de 1º escalão, aquela falha de que a FEB sempre foi acusada. Após uma sonora gargalhada, declarou ainda o General: "Coronel Venena, fomos pegos em flagrante e sem justificativas...!"

Alertados para o embarque para o Brasil até o fim do mês de junho, iniciamos o encaixotamento e arrumação do material e do equipamento, sem prejuízo do atendimento às Unidades. A 11 de junho o Pelotão de reparação de Armamento deslocou-se para Francolise, próximo a Nápoles, a fim de cooperar com as Unidades no embarque dos respectivos materiais. No dia 27 de junho, a Cia Man iniciava o seu deslocamento para Francolise, fazendo pernoites em Livorno e ao Norte de Roma, onde chegou no fim da manhã do dia 30. No dia 12 de julho – menos o Pelotão de Reparação de Armamento que viajaria noutro navio –, a Cia Man – pessoal e respectiva bagagem – embarcou no navio *Pedro I*, do Lóide Brasileiro, e após uma escala em Dacar, África e outra em Recife, PE, chegou ao porto do Rio de Janeiro no dia 3 de agosto de 1945, onze meses após sua partida para Europa, saindo deste mesmo porto.

Dada as condições que encontramos no Rio de Janeiro, no que concerne à FEB, de liberar o mais rápido possível o pessoal convocado, no dia 13 de agosto de 1945, em cerimônia realizada no mesmo local onde havia sido organizada, com entrega das Medalhas de Campanha e Certificados de Reservistas, foram licenciados 10 sargentos, 26 cabos e 69 soldados, num total de 105 praças que constituíam a 1ª Turma de licenciamento do Serviço Ativo do Exército. Com a presença do Comandante da Tropa Especial, de oficiais do EM da DIE e dos chefes de Serviço de Intendência e de Material Bélico, o Comandante da Companhia de Manutenção leu as seguinte palavras de despedida, constantes do Boletim Interno daquele dia:

"Meus Companheiros:

Aqui estamos hoje reunidos, pela última vez para a maioria de vós, para dizermos adeus! Quem, por mais de 18 meses, vos dirigiu e comandou vê, com imenso pesar, aproximar-se a hora da despedida e não encontrar palavras para exprimi-la!

Não foi apenas a razão sentimental que me fez aqui reuni-los para a nossa despedida, – daqui de onde partimos para além-mar, precisamente, há 13 meses e 14 dias... Razões de ordem moral também nos levaram a esta decisão!

Unidade nova, recém-criada, primeira do seu gênero no Exército Brasileiro, com a missão pesada a cumprir, única que tomou parte em operações de guerra, todos estes fatores nos impunham sérias responsabilidades, pois teríamos de cotejar com Unidades do mesmo tipo dos outros exércitos aliados, com anos de treinamento e de experiência de campanha! ... E cumprimos leal e integralmente a nossa missão!

À falta de instrução adequada, ao desconhecimento do equipamento com que íamos lidar e das normas de serviço que tivemos de seguir, sobrepusemos a boa vontade, o interesse pelo serviço, a dedicação sem limites, a inteligência, a perspicácia e habilidade de apreensão tão característica do nosso povo! E, com este cabedal, igualamos e, muitas vezes, superamos os padrões de rendimento e de eficiência das Unidades aliadas... Essa demonstração de interesse, de inteligência, de dedicação e perspicácia e habilidade em aprender rapidamente, tudo isso devemos a vós, prezados companheiros!

Aqui chegastes, há 18 meses, como paisanos, atendendo ao chamado da Pátria que depositou nas mãos de seus filhos a defesa de sua honra e de sua integridade e, também, a incumbência de mostrar aos olhos estrangeiros o valor e a capacidade de seu povo. Provindo do meio civil, desconheceis a significação real da palavra SERVIR! E, no entanto, servistes na mais completa expressão do termo!

Servir é dar todas as energias, é despender o máximo esforço, é cumprir desinteressada e completamente as tarefas recebidas sem pensar nos lucros materiais ou nas recompensas morais que, disso, possa advir! Servir é olhar os interesses da Pátria acima dos próprios interesses; e, como paga suficiente ao nosso esforço, considerar a satisfação do dever cumprido! E essa dedicação e esse desinteresse vós o tivestes enquanto permanecestes a serviço do Brasil!

Muitos de vós talvez nunca tenham trabalhado tanto sem olhar proventos materiais que poderiam estar obtendo se estivessem exercendo uma ocupação civil da mesma natureza; e, com isso, revelastes vosso amor à Pátria e a vossa dedicação ao Brasil! A recompensa que a Pátria vos oferece hoje, materializada na Medalha que dentro em pouco ides receber, não tem valor intrínseco, nem é um pagamento! A Pátria nunca nos é devedora de coisa alguma...! Embora sejam grandes os serviços

que lhe prestamos, muitos maiores são os nossos deveres para com ela, a quem juramos um dia fazer, em sua defesa, todos os sacrifícios, inclusive o da própria vida! Desta forma, a Medalha que ides receber é o reconhecimento da Pátria aos serviços que prestastes e que vos dará o direito de dizer: "EU SERVI AO BRASIL!"

Neste momento em que nos despedimos, quero tornar, mais uma vez, bem claro, em meu nome e dos oficiais meus auxiliares, o nosso agradecimento pela disciplina, dedicação e cooperação que prestastes durante todo o tempo que servistes na Companhia de Manutenção Leve da 1ª DIE e o quanto nos sentimos honrados e felizes por terdes servido conosco esse tempo.

Infelizmente, nem todos os que daqui partiram conosco estão, hoje, presentes à nossa formatura de despedida... Seus lugares estão, entretanto, permanentemente ocupados na nossa lembrança e nos nossos corações! Uns mortos, outros incapacitados, a serviço da Pátria, todos merecem a nossa profunda gratidão e respeito! Convido-os, pois, a responder à chamada que fazemos destes nossos queridos companheiros:

Sargento Mecânico RUBEM RAMALHO
Cabo Motorista JACQUES JEAN PIERRE AUBERT,
Soldado Motorista AFONSO BENTO GOMES,
Soldado Motorista DARCY DE MATOS FRANCO,
Soldado Motorista ANTONIO PAES DE ALMEIDA,
Soldado Armeiro JOSÉ DE MORAES.
Sois livres agora, companheiros! A Pátria vos agradece!
VIVA O BRASIL!"
(Boletim Especial nº 01 de 13 de agosto de 1945).

No dia 1º de novembro de 1945, extinguiu-se a Cia de Manutenção Leve da 1ª DIE, por força dos Avisos nº 2.888 e 2.930, de 19 e 27 de outubro de 1945, do Ministério da Guerra, que mandavam organizar a 1ª Companhia Leve de Manutenção – criada pelo Dec. Lei nº 6899 de 25-09-1944 – do Distrito Federal, "servindo de núcleo da Companhia os oficiais e praças, bem como os equipamentos da Companhia de Manutenção Leve da 1ª DIE da Força Expedicionária Brasileira..."

Ao ser extinta, depois de uma campanha de 340 dias, com 307 dias de operações contínuas, a Cia Man L havia realizado diversos trabalhos.

Doutor Diaz Sebastião Cammarosano*

Filho de Rafael Cammarosano e de Dona Angelina Gonjo Cammarosano, nasceu em 20 de março de 1919, na Cidade de Boa Esperança do Sul, Estado de São Paulo. De seu casamento com Dona Eunice Peres Cammarosano nasceram três filhos. Como quartanista de medicina, em 1944, foi convocado para integrar a FEB, juntamente com outros colegas de Faculdade. Apresentado ao Exército, foi incorporado, inicialmente, no setor de saúde da 1ª Companhia de Intendência Regional. Com a criação do I Batalhão de Saúde, em Valença – RJ, foi transferido para aquela Unidade que iria compor a Divisão brasileira destinada a combater em solo europeu. Quartanista de Medicina, foi comissionado na graduação de 2º sargento, para exercer a função de enfermeiro. Nessas condições, participou de toda a campanha da Itália. Em 1946, formou-se na Escola de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro.

Faleceu em 19 de maio de 2000.

---

* Sargento Enfermeiro da 3ª Companhia de Evacuação do I Batalhão de Saúde.

Convocado para prestar este depoimento no Projeto Memória Militar da História da Cultura Militar Brasileira, fiquei profundamente sensibilizado e muito honrado com a deferência de que fui alvo porque, na qualidade de estudante de medicina, à época, juntamente com os demais companheiros, deixamos a Universidade para prestar serviço à Pátria, razão pela qual hoje aqui me encontro, a fim de colaborar nesse grande Projeto patrocinado pelo Clube Militar.

Pelo desenrolar dos acontecimentos na ocasião, o movimento estudantil e o povo, pelas ruas da cidade, pedindo guerra contra o Eixo Roma-Berlim-Tóquio, em defesa da honra ultrajada no afundamento dos nossos pacíficos navios, acredito que o impacto que recebi por minha convocação não foi muito grande, já que, psicologicamente, estava preparado para ser chamado de uma hora para outra, e foi assim que a recebi. Naquela época, tínhamos consciência de que entraríamos em luta contra os regimes nazista de Hitler e fascista de Mussolini; levados por esse espírito de patriotismo, compareci para responder ao chamamento da Pátria. A princípio, fui convidado, isto é, fui convocado para servir na 1ª Companhia de Intendência Regional, Avenida Suburbana, lá fiquei lotado no setor de saúde. Naquela ocasião, prestava serviço na área de medicina, no atendimento de soldados e, inclusive, dava assistência médica à família do Comandante Palma que residia no quartel. Na qualidade de estudante de medicina, fui aproveitado, com outros colegas de Direito e de Engenharia, como monitor do Curso de Cabo; durante essas ocasiões, tínhamos a oportunidade de fazer palestras, diálogos e preparar os soldados para freqüentá-lo. Foram essas as nossas atividades na 1ª Cia de Intendência Regional, até que um belo dia, fui convocado para integrar o 1º Batalhão de Saúde Expedicionário, com sede em Valença.

O Batalhão de Saúde era constituído por oficiais da ativa e da reserva, estudantes de medicina, enfermeiros e padioleiros. Enquadrava uma Companhia de Triagem (Tratamento) e três Companhias de Evacuação, com a finalidade de prestar socorro aos feridos de guerra. Mas toda instrução que recebemos em Valença, preparando-nos para as atividades em campo de batalha, penso ter sido baseada em padrões franceses, porque, realmente, ao chegarmos à Itália, verificamos que tudo o que havíamos aprendido não se aplicava no Teatro de Operações.

O Comandante do I Batalhão de Saúde Expedicionário era o Coronel Bonifácio Antônio Borba, mas a Chefia do Serviço de Saúde da FEB esteve a cargo do Coronel Emanuel Marques Porto; o Tenente-Coronel Gilberto José Pontes Peixoto era, na área da Saúde, membro do Estado-Maior Especial da 1ª DIE .

No que diz respeito à seleção e preparação dos soldados brasileiros para a Segunda Guerra Mundial, seguiam-se critérios para a adequação das estruturas física e mental: a apresentação, os membros superiores e inferiores, boa audição, boa

visão, bons dentes, estar mentalmente apto para cumprir as missões e desempenhar-se a contento no campo de batalha. Essa, portanto, a metodologia adotada pelo Serviço de Saúde.

Para nós, estudantes de medicina, foi utilizado o seguinte procedimento: possuíamos preparo intelectual, tínhamos condições para executar as nossas atividades e prestar a devida assistência médica aos feridos; não poderíamos ir ao campo de batalha na situação de soldado. Achavam que deveríamos fazer um curso e nele seríamos promovidos a sargento ou Aspirante. Nós, a princípio, estudantes, não queríamos ser graduados, achávamos que teríamos de seguir para o campo de batalha na situação de soldado. Entretanto, devido aos critérios, a classificação e o organograma do Batalhão de Saúde, tínhamos que servir, ou na situação de sargento, 3º ou 2º, ou como Aspirante. Daí, fizemos o curso e ficou assim resolvido o nosso enquadramento: os quartanistas de medicina foram como 2º argento, os dos 5º e 6º anos como Aspirantes.

A nossa estada em Valença foi muito bem entendida porque, sabendo a sociedade que se tratava de jovens, moços, que tinham como destino a Itália, prestar serviço à Pátria, éramos muito bem recebidos; por outro lado, mantínhamos um bom relacionamento com a comunidade através de promoções e eventos sociais, festas e outros entretenimentos. Além disso, como estudantes de medicina, sempre gozamos de um certo privilégio, porque servíamos como intermediários entre o padioleiro e os oficiais, verdadeiros elementos de ligação entre estes e os soldados.

Por incrível que pareça, nós do Batalhão de Saúde, viemos para o Rio de Janeiro e ficamos estacionados no antigo Jardim Zoológico, Avenida Visconde de Santa Isabel, no Grajaú. Lá, mantivemos contato com o pessoal dos bairros de Vila Isabel, do Grajaú, e realizávamos as nossas festividades que, aliás, sempre foram muito bem recebidas pelos moradores. Inclusive, íamos, às vezes, às estações de rádio para gravar mensagens aos que ficavam; estávamos muito otimistas em relação ao cumprimento de nossa missão e ao desempenho do Serviço de Saúde. De modo que a nossa presença, a nossa passagem pelo Grajaú, Vila Isabel, foi muito bem aceita, proveitosa, e deixamos saudades naqueles bairros.

Houve uma ocasião em que imaginamos ter chegado o momento de partir para a Europa, pois fôramos deslocados para o Recreio dos Bandeirantes. Pensávamos: depois que chegarmos à região, aguardaremos algum navio a fim de nos conduzir ao nosso destino. Mas a presunção não se confirmou, justamente tratou-se de uma manobra tática do Exército Brasileiro, do Comando da FEB, levando-nos para aquela área, enquanto a 1ª Companhia de Evacuação e um Posto de Triagem seguiam no 1º escalão, juntamente com outras unidades, o Batalhão de Engenharia, o 6º RI,

uma parte do QG e o Grupo de Artilharia. A nossa Companhia, a 3ª Companhia de Evacuação, sob o Comando do Capitão Mario de Camargo, seguiu com os 2º e 3º escalões embarcados em dois navios. Durante a viagem do Brasil para Nápoles, nós do Serviço de Saúde continuávamos a exercer nossas funções precípuas, prestando assistência aos soldados. No *General Meighs*, em que viajava o 11º RI, tivemos problemas com os mineiros, por causa do enjôo, das tonteiras, vômitos, atribuídos ao *labirinto*, ao cheiro do navio, odor de maresia; naquela época não sabíamos como tratar o enjôo. Lembro-me que aconselhamos que tomassem banho, ficassem de cama e às vezes dávamos um tranqüilizante, mas não resolvia. Tínhamos uma vitrola e aproveitávamos para usar um dos meios que se empregam em psiquiatria, a musicoterapia: muitas canções eram ouvidas, como as de Ari Barroso, por exemplo, para que os soldados melhorassem as condições psicológicas.

Ainda sobre o nosso deslocamento marítimo, ignorava a existência e ocupação de camarotes, no *General Meighs* e no *General Mann*, porque viajávamos, realmente, nos porões, em beliches, de modo que não tínhamos a oportunidade, a não ser autorizados, de ir para o lado de fora, constatar tal fato. O nosso trabalho no atendimento de saúde era constante, com tarefas a cumprir, tais como o apoio a certos pacientes que haviam embarcado, problemas, às vezes, de reação sorológica positiva da sífilis; muitos soldados precisavam terminar o tratamento .

Nossos compatriotas, durante o deslocamento marítimo, padeciam de distúrbios gástricos, a intolerância provocada pela viagem e, além disso, não estavam adaptados ao paladar americano. Eram duas refeições, mas usavam muito açúcar nos alimentos, hábito que o brasileiro estranhava, pois apreciava mais o sal. Uma das refeições era servida pela manhã, mais ou menos às 9, 10 horas, e a outra somente à tarde. De modo que passava um espaço enorme sem o soldado se alimentar.

Realizávamos exercícios de aprestamento a bordo. Era uma atividade complementar. De vez em quando, ao tocar o alarme, já estávamos preparados, porque sempre que soasse tínhamos que colocar o salva-vidas e aguardar a nossa vez para sair e, no momento oportuno, ocupar uma barcaça de salvamento.

Quanto à parte religiosa, davam oportunidade para que cada um assistisse o culto de sua crença, com o respectivo capelão. Havia os católicos, os protestantes, em total liberdade de religião e de credo. Sobre esse aspecto realmente houve eficiência.

A imunização foi feita no Brasil através da vacinação.

Momento peculiar, foi a passagem pela Linha do Equador, nos impressionou muito, um verdadeiro acontecimento pela maneira como foi divulgada e festejada. Vivida com enorme entusiasmo pela tropa, deu-se a entrada no Mediterrâneo, a chegada em Gibraltar. Para nossa surpresa, providenciaram a divulgação, anunciando

que estávamos entrando no Mediterrâneo, no *mare nostrum* como dizia Mussolini. Até aquele ponto, as belonaves da Marinha de Guerra brasileira, juntamente com as americanas, nos haviam acompanhado. A partir de Gibraltar, assumiu o encargo a Marinha Inglesa. Com aquele entusiasmo a tropa passou a cantar "Deus Salve a América", justamente a música que era uma saudação pela nossa entrada no Teatro de Operações do Mediterrâneo.

A chegada a Nápoles foi um acontecimento porque logo avistamos o famoso Vesúvio. Além do vulcão, nos encantamos profundamente com a Ilha de Capri. Ao chegarmos a Nápoles, fomos para Bagnoli, um subúrbio da cidade.

Minha emoção ao chegar à Itália foi muito grande, por ser filho de italianos; meu pai foi imigrante, mudou-se para o Brasil e no interior de São Paulo chegou a criar uma pequena empresa telefônica. Alegrei-me profundamente porque, depois que terminasse a guerra, teria a oportunidade de rever meus parentes, em Naurito na província de Salerno. É necessário que se diga que um dos meus tios era *proveletore dell'estudio*, Secretário de Educação, em Nápoles, ainda no tempo de Mussolini.

O nosso escalão deslocou-se desta cidade para Livorno, nas famosas barcaças. Aí tive a oportunidade de observar o comportamento dos soldados, devido ao movimento das ondas, mar encapelado, o problema de distúrbio gástrico tornou-se muito mais acentuado, voltou o *mal do labirinto* novamente, e eles não agüentavam ficar muito tempo em pé. Tiramos até fotografias, logo nos primeiros momentos, depois não se encontrava mais nenhum soldado, senão deitado, recostado, porque não agüentavam mesmo o balanço das barcaças. Após esse deslocamento, ficamos acampados em San Rossore, localidade próxima de Pisa. Nossa satisfação inicial, no acampamento, foi a visão da famosa torre local. Nessa oportunidade, o que mais me entristeceu, ao visitar uma família italiana, foi encontrar uma criança acidentada por uma mina deixada pelos inimigos, os alemães.

Houve um período de treinamento em San Rossore. Havia muitos mosquitos, por isso tomávamos comprimidos de quinino para evitar a Malária. Ali vivemos a fase de treinamento, resolvendo os problemas sanitários.

Cada Companhia do Batalhão de Saúde estava destinada a acompanhar um Regimento. As companhias de Saúde tinham a finalidade de manter o funcionamento dos postos de Saúde e de Triagem. Dessas instalações, o homem, de acordo com a gravidade do ferimento, seria encaminhado para os hospitais de evacuação. A 3ª Companhia ficou instalada em Castel di Casio, próximo de Porreta, enquanto outras ficavam instaladas perto de Monte Prano, quer dizer, Cammaiore, Vale do Rio Sercchio.

Quando chegamos a Castel di Casio ficamos estacionados e começou o problema da operação inverno. Durante a estação, após as várias investidas dos brasi-

leiros sobre Monte Castelo, não houve progressão da tropa . Nessa fase invernosa, na povoação de Castel di Casio, prestamos assistência à comunidade. Lá se encontravam, nas proximidades, as posições de canhões ingleses e brasileiros, de modo que, constantemente, ocorria aquele duelo de Artilharia com os alemães que atiravam na povoação; os aliados, por sua vez, disparavam sobre alvos nos Apeninos, com certeza no sentido de Belvedere, Monte Castelo ou Riola. Era constante o troar dos canhões.

Durante o tempo em que passamos lá, nessa estação do ano muito fria, sempre mantínhamos contato com os ingleses e com os americanos, promovendo até atividades de cunho social. Os americanos compareciam, quando convidados, mas os ingleses achavam que não deviam se misturar conosco, de modo que não aceitavam nossos convites.

Depois da campanha de inverno, deu-se o deslocamento da nossa Companhia, para acompanhar o11º RI. De Castel di Casio seguimos um itinerário, passando por Porreta, Sila, Riola, acompanhando o progresso, a marcha e a evolução dos acontecimentos.

O funcionamento do Serviço de Saúde da FEB, no Teatro de Operações da Itália, ocorreu da seguinte maneira: a partir dos Apeninos até a Baía de Nápoles, havia a cadeia de postos de socorro e saúde dos batalhões e regimentos, do Batalhão de Saúde, bem como Hospitais de Campanha e Hospitais de Base. O ferido era deslocado do posto de socorro da Unidade para o elemento de atendimento do Batalhão de Saúde; em seguida, era admitido no hospital de campanha, o *32º Field Hospital*, ou era removido para Pistóia, 16º Hospital de Evacuação. O ferido ou acidentado era transportado para o hospital sob a responsabilidade do Batalhão de Saúde, que fazia a triagem. Conforme a gravidade do caso, o Batalhão de Saúde então transportava o ferido para o *32º Field Hospital*. Quando o estado do paciente, ou ferido, não era muito grave, era evacuado de Valdibura para o 16º Hospital de Evacuação, situado em Pistóia. Por sua vez, o ferido ou doente, de Pistóia, vinha para Nápoles. Nesta cidade funcionavam três hospitais, o 45º , Hospital Geral, o 182º , também Hospital Geral para doenças transmissíveis , e o 23º , Hospital para doenças venéreas. O paciente, através do 45º Hospital Geral era evacuado para os Estados Unidos, inicialmente, e, posteriormente, para o Brasil, por via aérea: era a ponte Apeninos – Estados Unidos – Brasil.

A Seção Cirúrgica brasileira, anexa aos hospitais móveis de campanha, funcionava tanto no 45º, em Nápoles, quanto no 7º Hospital de Guarnição de Livorno. Os hospitais de evacuação eram o 38º, localizado na Cidade de Pisa e o 16º localizado na Cidade Pistóia. O mais próximo da linha de frente era o *32º Field Hospital*.

Nos hospitais de campanha tínhamos uma seção cirúrgica a cargo de médicos brasileiros. Nessas seções, os feridos de guerra ou acidentados eram atendidos por nossos médicos, em enfermarias brasileiras. O hospital de Pisa era qualquer coisa de impressionante, tal a sua grandiosidade. Tinha capacidade para 500 leitos, 12 salas de cirurgia, pessoal especializado em cirurgia de tórax, abdomen, membros, neuro cirurgia e maxi-buco-facial. Além disso, possuía seções de isolamento para as doenças infecto-contagiosas. Funcionavam 10 equipes cirúrgicas no 38º Hospital de Pisa. Houve um caso que gostaria de relatar, o da enchente do Rio Arno, em época mais ou menos próxima de finados, 2 de novembro. O rio transbordou e a enchente atingiu, mais ou menos, 1 metro, em poucas horas. Os feridos tiveram que ser evacuados e não havia possibilidade de locomovê-los, de transportá-los em veículos, por isso foram removidos em padiolas. Muito material se perdeu no 38º, o restante foi para o depósito de medicamentos americanos, o 12º, localizado próximo de Pisa. O grande cirurgião, Dr. Ernestino de Oliveira, chefiava a equipe cirúrgica brasileira do 38º Hospital de Evacuação. Depois de uma temporada, foi transferido para Nápoles; em seu lugar veio o Professor Dr. Alfredo Monteiro, catedrático da Faculdade de Medicina da Universidade do Rio de Janeiro. O Professor Alfredo Monteiro conseguiu, com suas aulas e palestras, preparar um grupo de anestesistas, convocou reuniões e mostrou, com os conhecimentos adquiridos à época, junto aos americanos, qual seria a melhor técnica de anestesia que deveria ser aplicada nos pacientes baixados naquele hospital móvel.

O *32º Field Hospital* era dedicado unicamente a pacientes que se encontravam mais próximos da linha-de-frente, feridos intransportáveis, os mais graves. Permaneciam lá, em princípio, duas equipes, com os doutores Alípio Correia Neto, Godofredo, Breno Mascarenhas, o anestesista Dr. José Monteiro, hoje dono de uma clínica de anestesia em São Paulo. As equipes, inicialmente duas, posteriormente foram aumentadas para três: a equipe do Alípio, outra do Godofredo e a terceira do Edgar Moutinho dos Reis, cirurgiões esses que tinham vindo do Hospital de Pisa, devido à enchente. Daí que, da seção brasileira, uma parte foi para Pistóia, 16º Hospital de Evacuação e outra para o *32º Field Hospital*. Neste hospital a equipe cirúrgica funcionava constituída por um cirurgião, um assistente, um anestesista, uma instrumentadora e mais um ou dois enfermeiros.

A equipe cirúrgica recebia total colaboração; havia uma verdadeira compreensão e harmonia em relação à equipe americana, porque, às vezes, os brasileiros estavam sobrecarregados de serviço e tinham apoio dos americanos que funcionavam nas outras equipes. Assim trabalhavam as várias equipes daqueles hospitais.

É necessário que se diga que existiam, além da equipe cirúrgica, a Seção de Raio X e a Seção dos Chocados. Nestas, geralmente eram os nossos médicos que

faziam anestesia, como o Dr. José Monteiro, Monteirinho, e as nossas enfermeiras. Devemos destacar no 32º Hospital, de Valdebura, as enfermeiras Adale de Viana, a Jacira, a Altamira e outras mais que colaboraram no atendimento dos chocados, na assistência a doentes de grande gravidade que eram tratados, por elas, com todo carinho. O Dr. Alípio Correia Neto funcionava no *32º Field Hospital* que, ao ter necessidade de descansar alguns dias, era substituído pelo Dr Alfredo Monteiro, do 16º de Evacuação, para que a equipe não ficasse sem cirurgião. É necessário que se diga que essa Unidade de Cirurgia Móvel empenhou-se bastante durante as batalhas acontecidas em Monte Castelo, principalmente no atendimento às baixas do dia 21 de fevereiro. Havia maior movimentação, justamente, durante os combates travados pelas tropas brasileiras, como no dia 5 de março, tomada de Castelnuovo. Em 14 de abril, os feridos eram do 11º RI.

Mas havia muitas vítimas de acidentes provocados pela neve que, rigorosamente, começou dia 22 de dezembro. Aliás, um espetáculo extraordinário.

No dia 27 de dezembro aconteceu um caso interessante. O escalonamento assegurava um funcionamento harmonioso do atendimento de saúde, a partir dos postos de socorro e de saúde das unidades, do Batalhão de Saúde, nos Hospitais de Evacuação e nos Hospitais de Base; mas tivemos funcionando, também, uma cadeia de serviço de neuropsiquiatria. Essa cadeia compreendia assistência prestada desde Porreta até os hospitais de Nápoles. À frente, o Capitão Dr. Mirandolino que passou a trabalhar naquela primeira cidade. No dia 27 de dezembro, Mirandolino tinha ido a Pistóia tratar, justamente, dos interesses da sua Companhia, da sua unidade de neuropsiquiatria Nesse exato dia, caiu uma granada no posto avançado de psiquiatria e feriu mortalmente o 3º sargento, José Martins Dias, que era da unidade psiquiátrica da FEB. Esse caso foi atendido no *32º Field Hospital*. Acontece que a unidade de neuropsiquiatria teve que retroceder e, então, colocou-se à retaguarda, pouco mais atrás, de Porreta, onde ficaria melhor protegida dos bombardeios inimigos. Segundo Mirandolino, o número de baixados atendidos pelo serviço de psiquiatria da FEB ficou em torno, segundo estatística levantada, de 360 atendimentos, sendo, mais ou menos, em relação a oficiais, 16 baixados ao PNP ou ao Posto avançado de Psiquiatria; três deles foram evacuados e 13 retornaram à linha de frente; 30 ou 40 cabos, uns 20, 30 sargentos e o restante, soldados. A estatística revelava também que o maior número de casos correspondia às neuroses de guerra. Mirandolino nunca empregou a psiquiatria ortodoxa do *coma-insulina*, porque era contrário; opunha-se, também, ao choque, à *convulsoterapia elétrica*. Utilizava mais o tratamento psiquiátrico dos analistas atuais, isto é, a psicoterapia de impacto, apelando para os brios do soldado, para a honra do Brasil, esclarecendo ao brasileiro o que sucederia se, regressando à Pátria,

não pudesse explicar convenientemente aos familiares e amigos, porque não voltara à linha de frente. Foi nessa psicoterapia de impacto, porque, à época, não tínhamos os *neuroelétricos* atuais como o *aldol*, o *tripiridol*, o *anatensol*, as armas que usamos atualmente em psiquiatria, não existiam, dispúnhamos sim do *sequeno*, do *feno-barbitol*, do *alitol line;* essas eram as drogas, mas os problemas não ficavam solucionados, o que resolvia, afinal, era o tratamento aplicado por ele mesmo, a terapêutica ocupacional, a música, o rádio, a revista, jogos de dominó, de cartas. Isso o Mirandolino já utilizava na linha de frente; empregava a boa psicoterapia para convencer o soldado a voltar para a linha de frente. O índice de recuperação de doentes mentais chegou a cerca de 80% e, diz mais o Mirandolino, só não foi mais expressivo em virtude da queda daquela bomba em Porreta; os trinta e tantos doentes que estavam baixados ao hospital tiveram que ser transferidos para Pistóia. Não somente isso, pois na grande ofensiva da primavera, devido à movimentação das unidades brasileiras, o posto avançado de tratamento não podia acompanhar o avanço das nossas tropas, razão pela qual muitos doentes tiveram que ser evacuados.

Inicialmente, o serviço de saúde era constituído por oficiais, militares da ativa e da reserva, bem como os civis que haviam sido convocados.

Recebemos, na Itália, algumas lições, em face do terreno muito montanhoso, peculiar aos Apeninos. Estávamos repartidos, uma parte situada em Castel de Casio, outra, do Serviço de Evacuação, posicionada em Porreta, uma em Curvella, mais outra em Silla, ainda em Caselina e em Casa Marconi. Assim, pela natureza do terreno, não podíamos transportar os feridos em carro padiola. Utilizávamos, como os americanos, o *jeep* com tração nas quatro rodas, para o transporte dos feridos ao Batalhão de Saúde. Desta Unidade, através de ambulância, eram removidos para hospitais de emergência, hospitais de campanha, como o *32º Field Hospital*, e, quando não havia muita gravidade, mas apenas necessidade de internação, o ferido ou acidentado era evacuado para o 16º de Pistóia.

Não quero aprofundar-me na seleção do médico cirurgião especializado, de acordo com vários escalonamentos, o Regimento, Batalhão de Saúde, Hospitais de Campanha, mas é necessário dizer-se que os elementos de cirurgia foram justamente mais aproveitados nos hospitais móveis, Hospitais de Campanha.

Os brasileiros cumpriram bem a sua missão, porque se desempenharam a contento na parte cirúrgica, mas é importante reconhecer que os americanos colaboraram muito. Possuíam mais tarimba de guerra, prática, vivência, e as técnicas que utilizavam, decididamente, estavam mais aperfeiçoadas; inclusive as próprias anestesistas eram enfermeiras americanas que, com tanta habilidade desempenhavam suas funções. Os cirurgiões dos Estados Unidos que foram para a Itália eram

especializados, por exemplo, em tórax ou em abdomen, ao passo que os nossos oficiais cirurgiões médicos da reserva, os que foram convocados, tinham conhecimento de cirurgia geral, faziam tanto a abdominal quanto a de tórax e de membros. Esses eram talhados para hospitais de campanha. Razão porque Alípio Correia Neto e o Professor Alfredo Monteiro foram elementos muito bem aproveitados. Não esconderam que, além dos conhecimentos que levavam, sobre ciência cirúrgica, ainda enriqueceram seu cabedal com a colaboração dos americanos, um verdadeiro aprendizado. Quanto à comparação entre cirurgiões brasileiros da reserva e ativa, quase que não havia muita diferença porque os da reserva, como tinha dito anteriormente, foram aproveitados mais nos hospitais de campanha, onde persistia a necessidade do cirurgião imediato, para uma intervenção certa, na hora exata, a fim de salvar o paciente. Acredito que se fossem aproveitados mais elementos da reserva para a *técnica cirúrgica*, teríamos centros-cirúrgicos independentes dos americanos e dirigidos apenas por brasileiros; inclusive havia falta de ortopedistas nos centros avançados. Os que existiam se encontravam mais à retaguarda. Por isso, os brasileiros tinham que lançar mão de auxílio, da capacidade do americano para ajudar nos casos de ortopedia. Quanto ao problema de neuro cirurgiões, havia falta nos hospitais de campanha. Basta dizer que o nosso colega de faculdade, Tenente Rui Lopes Ribeiro que caiu no campo de batalha, na tomada de Montese, em 14 de abril de 1945, foi atingido quando socorria um ferido. Pois bem, foi transportado para o *32º Field Hospital* e a equipe do Alípio Correia Neto não quis operá-lo porque não incluía um neurocirurgião, razão pela qual foi evacuado para Pistóia. Também o americano não tinha neurocirurgiões nos hospitais de campanha.

O soldado brasileiro, por incrível que pareça, acostumado aqui, com temperatura muito quente, adaptou-se muito bem ao clima, ao inverno italiano, tão bem que até surpreendeu os próprios americanos. Os brasileiros quase não sofreram da enfermidade conhecida como pé-de-trincheira que vitimava muito tropas francesas e americanas. Acredita-se que formaram muitas comissões para estudar o fato. À época, chegaram à conclusão que se tratava de pré-disposição, isto é, o brasileiro não era sujeito ao pé-de-trincheira. E, além disso, usava-se, naquela conjuntura, um sistema todo especial, “à la pracinha”, que era o de proteger, isolar os membros inferiores, os pés, com papel, com pano, com meias de lã e até com pena de galinha, abrigados nos galochões; aquecia os pés e facilitava a circulação. Não havia vaso constrição provocada pelos *combat boot*, isto é, o aperto do calçado e a conseqüente falta de movimento, dificultando a circulação do sangue, acarretando a enfermidade vascular. Além do mais, davam, de vez em quando, ao homem sujeito ao pé-de-trincheira, uma ração de álcool. Os oficiais geralmente tomavam whisky e os praci-

nhas, a *grapa*, cachaça da beterraba e, realmente, isso ativava a circulação e agia como se fosse um vaso dilatador, hoje seria stugeron, um vasculat ou uma papaverina.

Havia agasalho especial para as tropas, inclusive os sacos cheios de penas de galinha, que os brasileiros apelidaram de "mamãe vem aí", aquecia de tal modo o homem que ele facilmente enfrentava a baixa temperatura. Tudo isso, afinal, o uso dos galochões, da roupa de lã, permitiu que o brasileiro se adaptasse às baixas temperaturas.

Os americanos, em relação aos feridos, pareciam esquecer dos problemas de racismo, embora soubéssemos que permanecia latente o preconceito contra a cor negra, por parte deles. Muitas vezes, em nosso relacionamento, quando mantínhamos o contato com os americanos, sempre estranhavam a camaradagem entre o branco e o negro brasileiros. Os ingleses também estranhavam esse nosso relacionamento. Mas em relação aos feridos de guerra, os médicos americanos, compreensivelmente, mantinham o espírito humanitário, superando os problemas de cor.

É preciso caracterizar que o progresso da medicina na Segunda Guerra Mundial foi tão grande que apareceu, no final de 1944, a penicilina, a droga milagrosa. Mas, infelizmente, os hospitais, os postos de saúde, inclusive as Companhias do Batalhão de Saúde, não a possuíam. A penicilina era muito controlada e somente nos hospitais de cirurgia, postos de triagem, hospitais de base era utilizada. Durante o nosso regresso ao Brasil, no navio *Mariposa*, éramos obrigados, às vezes, durante a noite, a organizar uma fila, a fila da penicilina. Íamos à geladeira do americano, tirávamos o medicamento para tratar de todos os que tinham adquirido doença venérea na Itália. Foi assim que muitos conseguiram a cura antes de regressarem ao Brasil. Os Postos de Saúde dos Batalhões dispunham de medicação de emergência, de sulfanilamida, de morfina, porque toda a vez que era atendido um ferido no campo de batalha, a primeira preocupação do padioleiro era verificar se o paciente não estava chocado, para administrar a morfina que vinha numa bisnaga, com uma agulha já preparada, pronta para ser aplicada. Qualquer padioleiro, na hora da emergência, já ministrava a morfina, agasalhava bem o ferido, em face do rigor do inverno, a fim de evitar que este entrasse em estado de choque. Além disso existia a imposição da assepsia; as feridas de guerra eram muito bem limpas; empregava-se a vacinação antitetânica, evitavam-se os problemas de infecções, como a peritonite, a ocorrência de septicemia, de gangrena, graças, justamente, às drogas, à penicilina, à ação da assepsia que dispensávamos ao ferido de guerra. É necessário dizer que quase não houve problemas de infecções graves. Fiquei sabendo que houve uns dois casos de meningite num dos hospitais de doenças transmissíveis .

As enfermeiras, cerca de meia centena, penso que 56, foram distribuídas por vários hospitais de base e hospitais de campanha. Desde Nápoles, no 45º , tínhamos

enfermeiras que cuidavam do ferido para ser evacuado para o Brasil ou para os Estados Unidos, aqueles que precisavam se submeter a uma adaptação, uma perna mecânica ou uma cirurgia plástica. O ferido era transportado por via aérea ou marítima para os Estados Unidos, sempre acompanhado por enfermeira. Isso, do 45º em Nápoles, do *7º Station Hospital* de Livorno. Posso até dizer o nome delas, de uma delas, para que não haja omissão: a Olímpia, enfermeira que há bem pouco tempo trabalhava na Cruz Vermelha. Tivemos muitas enfermeiras na Seção brasileira do hospital de convalescentes em Monte Catini, onde o ferido de guerra se restabelecia e era mandado de volta para a linha de frente. Novamente, cito o grupo de enfermeiras das equipes do Alípio, Godofredo e do Edgar que, como outras, se deslocavam junto à equipe brasileira, desde o 38º, de Pisa, para o 16º de Pistóia; daí iam para Valdebura, *32º Field Hospital*, ou para Silla. O 38º, anteriormente em Pisa, mudou-se para Mazarboto, acima de Castelnuovo, onde passou a funcionar novamente, após ter-se refeito daquela enchente, localizando-se mais à frente, depois da queda de Montese. Essas enfermeiras eram escolhidas para cuidar do ferido, a fim de pensar seus curativos, assistir ao chocado, praticar a transfusão de sangue, aplicar o soro; muitas delas ajudavam as equipes cirúrgicas. Além disso, havia um verdadeiro relacionamento entre as enfermeiras brasileiras e as enfermeiras americanas, espírito de compreensão sobre o verdadeiro trabalho de equipe.

Realmente, no início, não podiam se comparar às enfermeiras dos Estados Unidos, porque estas que já vinham trabalhando durante a guerra, havia muito tempo, quanto à aptidão, eram bem superiores as nossas que, com o decorrer do tempo, devido às equipes em que trabalhavam, adquiriram os conhecimentos de enfermagem e passaram a nada dever às suas companheiras americanas. Quanto à situação em que foram colocadas, enquadradas como sargentos, acarretou um certo constrangimento às enfermeiras brasileiras; o Comando da FEB, reconheceu que ficavam numa situação de desigualdade perante suas companheiras americanas, razão pela qual resolveu nivelá-las no posto de Tenente, igual ao das americanas.

Não tenho conhecimento de brasileiros operando americanos, porque, geralmente, como nos combates de Monte Castelo e de Montese, se havia grande número de feridos brasileiros, os pacientes americanos não eram baixados nesses hospitais, eram desviados para o de Pistóia. Dificilmente médicos brasileiros operavam os militares dos Estados Unidos. Certa vez, um médico alemão colaborou na equipe de cirurgia brasileira.

De uma maneira geral, o pessoal de saúde da ativa mostrou-se mais resistente que o da reserva, pelo condicionamento, pela disciplina, com influência nas manifestações de destemor, de tenacidade; tais razões fizeram supor que o militar da

ativa estaria melhor preparado para as alternativas conseqüentes da conduta de guerra. Psicologicamente, a formação militar ajudou muito para que o homem cumprisse suas missões e executasse as atividades precípuas de sua situação militar. Realmente a formação castrense foi importante para tornar o indivíduo adequadamente preparado para o desempenho de suas tarefas.

O Dr. Mirandolino Caldas, aplicou na Itália o que se aplica em psiquiatria analítica. Ele procurava encarar o indivíduo, examinando sua personalidade e a reação, como soldado em face dos acontecimentos. Ele acreditava que o soldado deveria ser olhado pela filosofia mais humana, de acordo com as suas reações e não dentro da classificação nacional de doenças mentais, quanto à esquizofrenia, à psicose maníaco depressiva, às neuroses. Por essa razão, Mirandolino utilizou a tática que nós usamos hoje, que a psiquiatria realmente adota em nossos dias. Quando visitava os hospitais na Itália, muitos dos psiquiatras, naquela época, me perguntavam: "Vocês têm psiquiatra na FEB?" "Ele condena muito os nossos métodos, aqui na Itália, condena o choque, condena o coma-insulina, a convulsão pelo cardiasol. Esse médico é psiquiatra mesmo?" Respondi: "Realmente ele é psiquiatra e pertence ao posto avançado da neuro psiquiatria da FEB e, se ele condena isso, naturalmente deve ser conseqüência de sua experiência. E, hoje, está comprovado que, através do progresso da psiquiatria, o uso da convulsoterapia só é empregado nos indivíduos deprimidos, com idéias suicidas, com esse sentimento de depressão que leva, às vezes, ao desenlace fatal. Aí é indicada a convulsoterapia Fora isso não se usa mais. Caiu consideravelmente desde que surgiram os neuroelétricos como o aldol, o anatensol, o deton. Diante do progresso da psicoterapia, hoje o próprio doente mental pode ser tratado em ambulatório, o que provoca, geralmente, uma rejeição da parte dos familiares, porque, realmente, quando vêem um doente em delírio, com alucinações auditivas e visuais, rejeitam o tratamento ambulatorial, por não aceitarem o delírio e concluírem que o indivíduo, se está doido, está maluco, deve ser tratado de outra forma. Porque acontecia na guerra esse problema: simulações, frustrações, o indivíduo tinha saudade da família, o indivíduo tinha saudade do arroz-com-feijão brasileiro; ficava desconfiado de sua esposa, de sua mulher, da sua companheira, da noiva, por ter permanecido longe de sua presença. Esses problemas, às vezes, vinham à tona, e Mirandolino, naturalmente, os encarava através da psiquiatria, da psicologia, convencendo os doentes de que tudo era passageiro e se tratava de trauma puramente psicológico.

O medo é um sentimento, às vezes, provocado pelo instinto de conservação. O indivíduo, diante do perigo, tem exacerbado esse instinto de conservação apela para o da sobrevivência. O medo faz com que o indivíduo procure preservar o que é mais

sagrado nele, isto é, a sua própria pessoa. Emoção que impulsiona o indivíduo de tal modo que, levado por ela, chega a praticar o ato de heroísmo. Existem as personalidades psicopatas, os *pp* como chamamos. São criaturas que enfrentam o inimigo, aprisionam um, dois, três, quatro e até cinco de uma vez e, tornam-se heróis para a pátria, levados por sua personalidade psicopática. Isso à luz da psiquiatria. Realmente, todos temos medo diante do perigo, mas dentro de uma faixa de normalidade. Há alguns indivíduos que, na linha de frente, apresentam obsessões, como fobia de projetis de metralhadoras: diziam que a "lurdinha" cantava porque a metralha vinha do inimigo e geralmente era mortal. O indivíduo desenvolvia uma neurose, o medo fóbico provocado pela metralhadora. "Lurdinha" foi o nome dado à metralhadora alemã, porque a rajada de projetis, parecia um canto, uma costura. Toda a vez, que na linha de frente o homem deparava com o metralhar daquelas armas dos alemães, dizia que a "lurdinha" cantava e a cobra fumava, porque os brasileiros reagiam através, justamente, do símbolo da FEB na Itália, representado pela cobra fumando.

Havia uma campanha realizada pelos Quinta-Colunas que disseminavam a afirmação, *seria mais fácil a cobra fumar do que presenciar a chegada dos brasileiros no Teatro de Operações da Itália*. Então, quando começou o bombardeio dos canhões inimigos e as nossas armas responderam à altura, dizia-se realmente, que a cobra estava fumando.

Concordo com o Coronel Mauro Poggi, Diretor do Hospital da Vila Militar, no tocante à questão de reconhecimentos pelos relevantes serviços prestados à Pátria. Esses soldados, esses homens, deixaram seus familiares, seus entes queridos para combaterem no além mar, no Teatro de Operações da Itália, em defesa da honra nacional ultrajada pelo nazi-fascismo. É necessário que se faça, através dos congressistas, através do Presidente da República, uma lei, um decreto de lei que possa contemplar, de forma ampla, todos que serviram à Pátria na Segunda Guerra Mundial. Porque acontece o seguinte: eu mesmo já fui autor de um artigo que examina a *filosofia* do Exército Brasileiro no critério adotado pela Junta Médica do HCE, pelo qual o indivíduo que possa prover os meios de subsistência, embora incapaz para a vida militar, não deve obter o amparo estatal. Pois bem, esse ex-combatente, pracinha, que não consegue o amparo estatal, naquelas circunstâncias, por ser capaz de prover o seu meio de subsistência, na idade em que se encontra hoje, na faixa etária de 55 a 60 anos de idade, já não possui mais condições de empregar-se e, diante dos seus companheiros, reformados e com acumulação junto ao INPS, fica em situação de inferioridade. Aí sim, há muitos anos, em decorrência do problema sócioeconômico provocado, criou-se uma verdadeira neurose, *neurose do amparo estatal*.

Quando da inauguração da Associação Nacional dos Veteranos da FEB, o Sr. Presidente da República, Ernesto Geisel, encarregou o General Cordeiro de Faria, atual defensor da Força Expedicionária Brasileira, nosso velho artilheiro, de lembrá-lo, porque gostaria, justamente, de poder estudar toda a situação existente, a fim de proporcionar aos veteranos da FEB, o estatuto que merecem. Mesmo assim, não há nenhuma lei amparando os que requerem o ampara estatal; o estatuto até hoje não foi aprovado, mas são muitos os ex-combatentes que ainda ganham em torno de dois salários mínimos e outros que nem chegam a um salário. Tive oportunidade de presenciar muitos casos de indivíduos que, ao receberem o amparo estatal, já tinham ordem de despejo, um que falecera; outros com doenças infecto contagiosas, tuberculose, e tantos internados em casa de saúde de psiquiatria, com doença mental. No ano passado tive a oportunidade de comunicar à Associação que um ex-combatente havia fugido de uma casa de psiquiatria, em Sepetiba, e que, até então, não fora localizado, nem pela família nem pela polícia e nem pelos hospitais de psiquiatria. Como era funcionário da Marinha, a Força suspendeu os seus ganhos, porque não consta de nenhuma lei dispositivo que assegure ao funcionário desaparecido o recebimento dos seus vencimentos. Diante de todos esses argumentos é que luto sempre na defesa do amparo estatal para os ex-combatentes. Eu mesmo, como médico, atualmente, tendo ido à guerra como estudante, há um mês fui dispensado da SUDEPE, por telex enviado de Brasília, porque já não havia necessidade de ser aproveitado naquela Organização. Como médico, tentei fazer o concurso no INPS, e, por contar mais de 50 anos, tive que entrar com mandado de segurança. Tentei, agora, pedir ao Presidente do INPS, para ser aproveitado; disse-lhe ter feito concurso, embora não houvesse necessidade, porque a lei, afinal, me amparava. Até hoje não fui chamado. Diante das dificuldades que enfrento, porque venho testando para ver até onde chega o direito dos nossos camaradas, se arrosto tais dificuldades, imagine nossos companheiros ex-combatentes que não têm argumentos e não sabem como arranjar emprego, já que a faixa etária deles não permite. Essa é a neurose de guerra, neurose econômica da falta de amparo estatal, como entendo.

Enfatizando o que já narrara, o Serviço de Saúde funcionou naquela cadeia dos Apeninos até a Baía de Nápoles, com seus Postos de Saúde, companhias de Evacuação, Companhia de Triagem, Hospitais de Evacuação e finalmente Hospitais de Base, ponte aérea Itália – Estados Unidos – Brasil. Tive oportunidade de esclarecer a função do Posto de Socorro das unidades, em que o doente ou ferido era recolhido do campo de batalha pelo grupo de padioleiros e dele era evacuado para o Batalhão de Saúde onde, através da Companhia de Evacuação, se procedia o seu encaminhamento. Quando a gravidade era pequena, a permanência ficava em torno de 4 a 5 dias, o ferido perma-

necia no Batalhão de Saúde em tratamento. Quando o ferimento era mais grave, era evacuado para Pistóia, *16º Evacuation Hospital*, ou para o de Valdebura, *o 32º Field Hospital*. Este se destinava, justamente, aos feridos mais graves, intransportáveis. Retomando desde o início, o ferido de guerra era tratado pelo padioleiro, com os curativos à base da sulfanilamida em pó; *garroteado* nos casos de hemorragia e imobilizado, quando necessário. Na Companhia de Evacuação faziam a revisão desses atendimentos iniciais e, finalmente, na Companhia de Tratamento (Triagem), onde existiam dois cirurgiões, faziam-se pequenas cirurgias e complementavam-se as revisões dos casos, com plasma e soro. Nos casos de neuropsiquiatria, o doente era encaminhado à Ponte de La Benturina, sob os cuidados do psiquiatra Mirandolino.

Assim estava organizado o atendimento de saúde da FEB, nos seus aspectos clínico, cirúrgico e psiquiátrico.

Na grande arrancada, na Ofensiva da Primavera, na caminhada para o Vale do Pó, com a queda de Montese, em 14 de abril de 1945, feridos alemães foram tratados por nós. Inclusive possuo *souvenir* presenteado por um deles, quando tive a oportunidade de pensá-lo. Na ocasião, perguntamos àqueles *superiores da raça ariana* porque não se entregavam, sabendo que o fim da guerra estava próximo e não havia esperança mais de vencerem. Através de um tradutor nos responderam que realmente eram soldados guerreiros e, tradicionalmente na História da Alemanha, um alemão não se entrega, animado pelo espírito tedesco.

Prosseguimos acompanhando a movimentação de tropas e fomos nos colocar ao sul de Parma, na cidade denominada Parola. Pois bem, aí tivemos a oportunidade de presenciar as cenas que se desenrolavam naquela pequena localidade, entre *partigiani* e fascistas. Quantas vezes tive que interferir junto aos *partigiani* para que não fuzilassem seus compatriotas, inclusive apelava para os bons sentimentos da raça italiana, como filho que sou, porque entre eles existiam médicos. Essa foi uma das interferências nossas, porque realmente aquele quadro de revolução surgida dentro de uma guerra, entre fascistas e anti-fascistas, de *partigiani* socialistas, deixou-nos profundamente chocados.

Em seguida, fomos para Alessandria, onde funcionou o QG alemão. Tive a oportunidade de encontrar muitos discos de Wagner. Chegávamos à conclusão que os alemães faziam psicoterapia com a música, baseada nas obras de Wagner, “Crepúsculo dos Deuses”, “Siegfried”, músicas que ouviam. De Alessandria fomos para Voguera, e em Voguera ficamos num local designado *Pro Station*, um centro de profilaxia venérea.

Afinal, aconteceu nos dias 28 e 29 de abril a famosa rendição da 148ª Divisão, quando as tropas alemãs e italianas foram aprisionadas pela FEB, inclusive com a captura de grande número de viaturas, armas e equipamentos. Nesta ocasião foi muito

grande a atividade do Batalhão de Saúde, porque existiam mais de cento e tantos feridos alemães e uma das preocupações do Comandante da Divisão que se rendia era a assistência que seria dada aos feridos de guerra tedescos. Através do nosso Comandante Borba, foi mobilizado um comboio constituído de doze ambulâncias e dez caminhões, em Collecchio que se deslocou até a ponte de Scodona. Daí os feridos foram evacuados para Fornovo de Taro e depois entregues aos cuidados dos americanos.

Ao sul de Parma fica Fornovo de Taro; conheço mais ou menos bem a localidade, porque, em 1970, houve uma comemoração do Jubileu de Prata, na qual a Associação dos Ex-Combatentes fez-se representar por um grupo de veteranos da FEB. Tivemos a oportunidade de rever os campos de batalha, desde Nápoles, Pisa em diante até os Apeninos; passamos por Monte Castelo, Porreta, Silla, Belvedere e Montese e terminamos na cidade de Fornovo, onde nosso grupo foi muito bem recebido pelas autoridades locais, com grandes homenagens que prestaram à Associação dos Veteranos da FEB e aos excursionistas do Jubileu de Prata. Durante a manifestação tivemos a oportunidade de encontrar escritos numa lápide, na praça de Fornovo de Taro, dizeres relativos à Força Expedicionária Brasileira:

"In questo luogo
Dove la Valle prende respiro
E lo socorre del Taro
Rinnova gli echi
Di antiche battaglie
Brigate partigiane
Soldati brasiliani delle forze alleate
Popolo insorto
In unitá di intenti
Costrinsero alla resa
Ingenti forze nazifasciste
E gli ultimi giorni
Dell' aprile 1945.
Della Liberazione"

E logo adiante de Fornovo di Taro existem outros dizeres na Igreja de Neviano di Rossi.

HONRA E GLÓRIA:
"Su questi ameni colli
sotto la guida del grande Maresciallo

J.B. Mascarenhas de Moraes
ao Comando do valoroso Coronel Nelso de Mello
con l'intervento spiccatamente
Cristiano dell'intrepido sacerdote
Don Alessandro Cavalli
arciprete di neviano Rossi
allo scopo di salvare vite umane
e di evitare orrori e distruzioni
le forze armate brasiliene, a Força Expedicionária Brasileira
nei giorni 27-28-29-30 de aprile de 1945
acercaram-no e reduziram-no
alla resa incondizionata
le truppe tedesche
com plena e trionfale vittoria".

Pois bem, foi o que nós encontramos,durante as homenagens recebidas do povo de Fornovo di Taro.

Com o armistício do dia 2 de maio não cessaram as atividades de saúde, porque em Voguera tínhamos trabalhos no *Pro station*. Era o serviço de profilaxia venérea, nos atendimentos ao 1º RI, que estava estacionado naquela localidade. Inclusive as *signorinas*, que *trabalhavam naquelas* casas, eram descendentes da raça judaica, em grande parte, e possuíam certa formação universitária. Eram quarta, quinta, sextanistas de medicina que se prostituíam para poderem sobreviver. A profilaxia que fazíamos era apenas a orientação de como proceder após o ato sexual; orientávamos para que cada soldado usasse preservativos; caso não usassem, aconselhávamos que tomassem de quatro a seis comprimidos de sulfanilamida, após o ato. Infelizmente não éramos ginecologistas, não pudemos fazer exame ginecológico nas moças que lá trabalhavam, porque as estatísticas revelam perfeitamente que o Serviço de Saúde atendeu, na parte de doenças venéreas, uns 456 casais mais ou menos, pacientes de blenorragia aguda, outros casos crônicos, além dos de cancro mole e de sífilis primária provocada pelo treponema pálido. Faltou, justamente, a especialidade laboratorial. O Serviço de Saúde continuou , as atividades cessaram para as tropas, mas o atendimento de saúde sempre esteve atuante porque persistiam os problemas dos feridos de guerra, as vítimas de explosão de minas. Possuo fotografias de minas retiradas em 1970, que foram encontradas na encosta do Belvedere. Apesar do tempo decorrido, depois de 25 anos, ainda encontramos petardos, deixados, possivelmente, pelos alemães. Aqueles feridos, vítimas

de minas, ou vítimas do duelo que se travava entre *partigiani* e fascistas, inclusive os feridos da própria população, todos eram atendidos pelo Serviço de Saúde; prestávamos a assistência necessária. Depois de Voguera deslocamo-nos para Francolise, onde prosseguimos na atividade. Funcionaram os setores de venerologia, assistência aos doentes, porque havia muitos casos a serem cuidados; além disso, apoio de saúde constante aos soldados que estavam acampados, aguardando o momento de regresso para o Brasil.

O acampamento de Francolise ficava próximo de Nápoles. Enquanto aguardávamos a ordem para o embarque e regresso ao Brasil, muitos soldados tinham oportunidade de aproveitar pequenas folgas; uns iam para Nápoles, outros para Roma. Tive a oportunidade, em Roma, de assistir a peças de teatro, inclusive no de São Carlos, de Nápoles; a troco de maço de cigarros, assisti à Tosca de Puccini. Além disso, fui mais adiante, fiz uma *tocha* para conhecer meus parentes que moravam na Província de Salerno, em Naurito. Foi uma grande satisfação saber que estavam bem; fomos recebidos com muito carinho, inclusive nós os presenteamos com um pouco de café. Foi o suficiente para que reunissem as autoridades, prefeito e delegados e o padre, para que celebrassem o nosso encontro com o cafezinho brasileiro.

Tocha era uma expressão utilizada durante a guerra, para traduzir uma espécie de *aventura*: às vezes, não tínhamos permissão para deixar nossas unidades, então saíamos à revelia do Comando e fazíamos um programa de "curtição". Lembro-me de que certa feita fui designado para passar umas férias em Viareggio. Mas, chegando à localidade, juntamente com os americanos, planejamos conhecer a França. Na fronteira com a França, fomos impedidos, não permitiam a nossa entrada no país para conhecer o Cassino Montecarlo, porque não tínhamos autorização. Estranhei e fiquei até frustrado, porque vi oficiais passarem para o território francês, e nós, soldados, não obtínhamos autorização para conhecer a França. Isso fez com que mais tarde fosse conhecê-la numa excursão. Além de revermos os campos de batalha, desfilamos sob o Arco do Triunfo, junto com o pessoal da resistência francesa, na presença do Presidente Pompidou. Foi com satisfação, com aquele garbo, que vimos a Bandeira brasileira hasteada nos Campos Elísios, presente ao nosso desfile. Foi uma das maiores emoções que tivemos.

De Francolise, o regresso se baseou no mesmo escalonamento da viagem para a Itália. Então, chegou a nossa vez e voltamos, não mais no *General Meighs*, e sim no *Mariposa*. O navio trazia o 1º RI para o Rio de Janeiro. Durante a viagem, é necessário que se diga, o atendimento de saúde prosseguiu porque ainda existiam os feridos de guerra, vítimas de queimaduras e doentes. Foi justamente atendendo aos feridos que adentramos a Baía de Guanabara, com a preocupação de não deixar de cuidá-los

como bem mereciam. Não sabíamos ainda se iríamos diretamente para o Hospital Central do Exército ou desfilar. Acabamos na Parada, enquanto os feridos foram diretamente para o HCE.

Em seguida, seguimos para a guarnição militar do Realengo, onde passamos poucos dias sob ordem de desmobilização. Ficamos surpresos porque nem bem tínhamos chegado ao Brasil, já tinha havido ordem para dar baixa aos ex-combatentes; de qualquer modo éramos estudantes, estávamos ansiosos para voltar à universidade e terminar nossos estudos. E foi assim que procedemos. Logo que chegamos à Faculdade, prestamos homenagem a dois dos nossos estudantes que não haviam regressado, José Belchior Arantes Filho, que era Tenente dentista e estudava junto com Rui Lopes Ribeiro, também Tenente e terceiroanista de medicina. Os dois não voltaram, vítimas da guerra; prestamos a homenagem na Escola de Cirurgia, com a presença de seus familiares.

Algumas leis de proteção beneficiaram os ex-combatentes. Reputo como uma das leis mais importantes a que concedeu ao pracinha, como benefício e amparo, a sua reforma, isto é, a aposentadoria aos 25 anos de serviço. Inclusive eu, como funcionário do Estado, fui beneficiado com essa lei de aposentadoria. Aliás, continuo no cargo, após a minha aposentadoria. Elementos que não participaram do Teatro de Operações na Itália, elementos que serviram no Brasil, em Fernando de Noronha, no litoral do País, serviram-se das nossas leis e foram também beneficiados. De modo que, ultimamente, de uns anos para cá, muitos pracinhas requereram o amparo do Estado, a reforma, baseados naqueles princípios que já comentara , não podendo prover os meios de subsistência. Mas havia uma certa resistência oferecida por determinadas autoridades do Exército Brasileiro. Talvez mal assessorados, acreditavam que alguns ex-combatentes não tinham direito à reforma, porque eram alcoólatras. É necessário que se diga que, se realmente muitos deles eram dependentes, adquiriram o vício nos campos de batalha. Outras leis, têm surgido, às vezes, como proteção proporcionada por determinados prefeitos que querem sepultar os ex-combatentes desamparados. Ultimamente, parece ter sido aprovado o preceito legal sobre o passe gratuito e o direito a teatro e cinema. Mas tudo isto não basta. Seria importante, necessário, um Decreto-lei que permitisse a reforma dos ex-combatentes que ganhassem abaixo do salário mínimo de acordo com a condição socioeconômica; isso seria o ideal. Mas, infelizmente, acredito que o estatuto não será aprovado, devido às dificuldades que adviriam para o governo, em face do pesado ônus para os cofres públicos; muita gente apreciaria *embarcar nessa canoa*, nesse benefício destinado aos ex-combatentes. Indivíduos que não foram à guerra e querem receber algum tipo de ganho.

A Associação de Veteranos tem a finalidade de manter a união de todos os veteranos da FEB que serviram realmente no Teatro de Operações da Itália. Essas associações têm a finalidade de prestigiar todas as datas históricas do Brasil, fazendo-se presentes nas datas em que a FEB se destacou na Itália, desde Camaiore até Fornovo di Taro. Além disso, os veteranos estão presentes em outras solenidades, quer no dia da Bandeira, quer no dia 7 de Setembro.

Nosso grupo de Santa Cruz é um apêndice, pode se dizer, uma subseção da Associação Nacional dos Veteranos, que se formou graças ao estímulo, iniciativa e sugestão do nosso gerente do Projeto Memória do Clube Militar, Coronel Asdrubal Esteves que, à época, comandava o 1º Batalhão de Engenharia de Combate, com sede na localidade de Santa Cruz. Pois bem, fui convidado pelo Coronel para tomar parte nas solenidades do dia 7 de Setembro; como médico residente há longos anos em Sepetiba e possuidor de uma clínica de psiquiatria. Na época, era o Presidente do Clube Náutico de Santa Cruz. Vim às ruas da localidade e, junto com o grupo, participei do desfile de 7 de Setembro. A partir daquela época, passamos a nos reunír. Daí surgiu a idéia de prestigiar o filho de Santa Cruz falecido nos campos de batalha, em 14 de abril de 1945: Laudelino Vieira de Campos, que serviu na 9ª Companhia do 11º Regimento de Infantaria. Inauguramos um monumento a esse jovem, com a presença do seu Comandante, Hugo de Andrade Abreu, que fez um histórico, organizou a biografia do homenageado e nos agradeceu por ter sido convidado, já que reconhecia a atuação destacada do soldado da sua Companhia na memorável jornada de Monte Castelo.

Durante as nossas reuniões em Santa Cruz, da qual participava o Comandante da Unidade, Coronel Asdrubal Esteves, cogitávamos o projeto de construção do monumento ao Laudelino Vieira de Campos, de utilizar pedras do tempo dos jesuítas, empregadas na construção de uma igreja. Aproveitamos as colunas abandonadas e erigimos, na Praça Benjamim Constant, entre o Batalhão Vilagran Cabrita e o Corpo de Bombeiros, o monumento, e, na sua face, colocamos a relação de toda comissão constituída por veteranos da FEB. Nesses nossos movimentos, em Santa Cruz, mantivemos sempre acesa, viva, a presença do soldado febiano. O Coronel Asdrubal é testemunha disso: durante as nossas reuniões, tínhamos um secretário que atuou em uma ou duas reuniões. Na 3ª reunião, precisamos substituí-lo por outro secretário, e assim ocorreu sucessivamente, porque o cargo era realmente “espinhoso”. Notava-se que eles, portadores de distúrbios psíquicos, às vezes, devido à emoção, a tensão para recordar determinados fatos históricos de nosso movimento, ficavam muito preocupados, muito ansiosos. Daí serem constantemente substituídos. Notava-se, perfeitamente, que o número de doentes já era grande, no nosso movimento.

Através da Casa de Saúde de psiquiatria que possuíamos na região, temos atendido vários pacientes portadores de enfermidades psíquicas, inclusive elementos de todas as unidades, portadores de afecções mentais. No ano passado, um camarada do Sampaio (1º RI) desapareceu e, até hoje, apesar de todas as buscas em casas e nosocômios de psiquiatria, não foi localizado. Era um doente que tinha a mania de perseguição, achava que o alemão ainda o perseguia, e, por isso dizia: “Aí vem um submarino alemão”. Uma neurose, obsessão, que persistia até hoje. Pois bem, estávamos em Santa Cruz, desfilando durante o dia 7 de Setembro, junto com o pessoal do Grupo de Caça, Unidade da FAB que se destacou durante as campanhas na Itália e proporcionou cobertura às nossas tropas nas operações, em campanha. O Grupo de Caça é a Unidade que teve o privilégio, de pela primeira vez na história sul-americana, de atravessar o Atlântico, alçar suas asas no Teatro de Operações da Itália, representando a FAB, a Força Aérea Brasileira. Durante todos esses anos, o dia 22 de abril é consagrado como o Dia da Caça. Os integrantes do Grupo de Santa Cruz e os veteranos da FEB sempre estão presentes nessa data extraordinária para o famoso “Senta a Pua”. Gostaria de destacar, fazer uma referência especial, em torno do início de nosso movimento naquela zona rural, a dois elementos, dois comandantes de Unidade, um do Batalhão de Engenharia de Combate, o nosso Gerente do Projeto e o Coronel Av Paulo Costa que cooperaram destacadamente durante os primeiros passos do movimento. Paulo Costa, durante nossa excursão, ajudou-nos bastante com as autoridades na França, em 1970, para que desfilássemos junto com a resistência francesa. Por isso, os dois oficiais constam, em nosso monumento, na relação dos elementos da comissão. Ambos muito nos estimularam para que o movimento seguisse adiante. Em nossos desfiles em Santa Cruz, fazemos questão, sempre, de marchar à frente das duas unidades, do BE e da Aeronáutica, que nos acompanham até o monumento, onde prestamos uma homenagem ao filho de Santa Cruz. Os soldados do Batalhão de Engenharia de Combate prestam as honras militares. Depois da homenagem cívico-militar, a turma sempre se desloca para Sepetiba, onde é servida uma grande feijoada. No início, essa feijoada era oferecida pelo BE e pela Aeronáutica; mais tarde nós nos cotizamos, porque muitos ex-combatentes já haviam conseguido amparo do Estado e hoje nosso grupo já é bom, mantém o movimento sem necessidade de recorrer à Aeronáutica ou ao BE.

Para a feijoada que realizamos todos os anos em Sepetiba, convidamos, além dos elementos que participaram de Grupo de Caça os que participaram da FEB, bem como os familiares. Inclusive, convidamos sempre companheiros da Associação Nacional dos Veteranos que se faz representar por um grande número de camaradas, já que o nosso desfile, geralmente, cai num domingo, o primeiro domingo de cada mês.

Coincide com as solenidades que têm lugar junto ao *monumento dos pracinhas* no aterro; muitos participam da solenidade, depois vão para o almoço de confraternização, onde, ao som de músicas da velha Itália, lembramos as memoráveis jornadas, por meio de palestras em que sempre recordamos as vicissitudes que os pracinhas sofreram no inverno italiano, a viagem e o regresso. Nesse reencontro mantemos viva nossa chama, a chama do pracinha, a chama do febiano, em Santa Cruz.

Gostaria de prestar ao velho cabo de guerra J.B. Mascarenhas de Moraes, a minha homenagem, porque, antes de me formar, procurei o General em sua residência. Ele parecia estar um pouco sentido, parecia ter passado por uma situação muito desagradável, talvez muito injustiçado, porque quando se esperava aqui no Rio de Janeiro, uma apoteose por sua chegada, *forças ocultas* desviaram a rota e fizeram com que ele desembarcasse em outro local. Então me lembrei, naquele momento, de convidar o General Mascarenhas de Moraes para assistir a nossa formatura, formatura dos estudantes de medicina no Teatro Municipal; ele me respondeu: "Cammarosano, agradeço muito o convite, mas não poderei comparecer, estarei de pensamento e de coração acompanhando a sua colação de grau e pode ficar certo de que desejo a você muita sorte e felicidade". Estas foram as palavras do nosso Comandante Mascarenhas de Moraes. E, justiça seja feita, muito se fala de Mascarenhas, mas foi o elemento talhado porque se desincumbiu muito bem, por seu alto cargo, de sua missão, levando a Força Expedicionária Brasileira para o Teatro de Operações da Itália a fim de enfrentar o grande soldado, o guerreiro alemão, temido por todos, bem como, com altivez, combater a campanha que os quinta-colunas faziam contra os brasileiros.

Os médicos da reserva e da ativa igualaram-se no exercício de suas atividades. Podemos destacar, desde o *7º Station Hospital* de Livorno, o Major Sady Sfichell, gaúcho; ainda ressaltar o desempenho dos cirurgiões Alfredo Monteiro, Alípio Correia Neto, Waldemar, Godofredo e outros tantos. Não devemos esquecer do Chefe do Serviço de Saúde da FEB, Marques Porto, pela ação, pelo cuidado na fiscalização, pela supervisão proficiente, porque, na verdade, as atividades do Batalhão de Saúde foram tão bem entrosadas com os Postos de Saúde, com as Companhias de Evacuação americanas, inclusive as brasileiras, com tal harmonia, sem quebra de disciplina, exatamente graças à orientação e trabalho do grande Chefe de Saúde Marques Porto. Não podia também deixar de lembrar, de fazer referência ao senhor General Peixoto, e ao Comandante do 1º Batalhão de Saúde Expedicionário, criado nos moldes dos americanos: o Coronel Borba, como Comandante, esteve à altura, de sua missão, porque não se descuidou um só minuto das atividades das Companhias de Evacuação, da Companhia de Tratamento (Triagem). Mario Siesqui, subcomandante do Batalhão de Saúde, muito ajudou o Coronel em suas atividades. Quando chegou ao

Brasil, assumiu o cargo de Diretor do Hospital Central do Exército. Muitos médicos, pelo cabedal científico que adquiriram durante a Segunda Guerra Mundial, exerceram, com êxito, seus misteres, em tempo de paz. Assim o fizeram, os comandantes de Companhia, o Newton Pacheco, o Camargo. Na parte de psiquiatria, como já me referi várias vezes, Mirandolino na frente e, atrás, o Bandeira de Mello, Jurandyr Manfredini. Este, quando chegou ao Brasil, ocupou importante cargo, como chefe do Serviço Nacional de Doenças Mentais. E foi com Jurandyr Manfredini, que criamos, na zona rural, o Hospital de Psiquiatria, nos moldes da psiquiatria moderna, de clínica aberta onde os doentes podem estar em contato com a comunidade, em que a psiquiatria é mais humana. Felizmente, graças a esses princípios da psiquiatria moderna, à experiência adquirida nos campos de batalha, Manfredini foi um elemento de extraordinário valor, juntamente com Bandeira de Mello e Mirandolino que já pertenciam ao Exército.

Várias vezes, nesse movimento da Associação, por ocasião do dia da Vitória, oito de maio, realizamos o tradicional jantar de confraternização na Lagoa, no Caiçaras, onde surge a oportunidade de entrar em contato com as autoridades que serviram na Segunda Guerra Mundial. Não poderia deixar de lembrar dos nosso companheiros, do saudoso Uzeda, um dos elementos com quem convivi no após guerra e que, durante a nossa excursão pelo Rio Grande do Sul, toda vez que os estudantes o interrogavam sobre as jornadas de novembro e dezembro, sempre respondia o quanto era difícil enfrentar o alemão pela frente, agravando-se o quadro porque os flancos não estavam protegidos; realmente Uzeda estava certo; toda vez que houve insucesso deveu-se à precariedade de apoio de fogo, terrestre e aéreo, ausência de proteção de flanco, como na situação em que os fogos inimigos vinham dos lados do Belvedere. Além de Uzeda, Yedo fez parte da nossa excursão Jubileu de Prata. Mesmo tendo perdido uma perna, voltou para rever os campos de batalha, onde se destacou em memoráveis jornadas.

Quero parabenizar o Clube Militar pela feliz iniciativa de coletar informações sobre a presença brasileira na História da Segunda Guerra Mundial, através do bem-sucedido Projeto Memória Militar – História da Cultura Militar Brasileira. Além disso, quero agradecer por ter sido convidado na condição de ex-integrante da FEB, como estudante de medicina. A História se conta através dos fatos acontecidos no tempo e no espaço e, dessa forma, tive a oportunidade de apresentar o meu depoimento em pinceladas gerais sobre o funcionamento do Serviço de Saúde no Teatro de Operações da Itália. Oportunidade de relatar os procedimentos usuais desde o atendimento do ferido durante o combate, até o Hospital de Base. Por onde passava, os cuidados, a assistência que as unidades dispensavam. Desde o tratamento do padioleiro, na base

da sulfa, até as grandes intervenções dos nossos cirurgiões nos hospitais cirúrgicos móveis e, além disso, a remoção do ferido da Itália, através da ponte aérea Estados Unidos – Brasil, conforme a necessidade. A Estatística mostra que apenas 1% dos chegados aos hospitais morria. Realmente, o número foi insignificante, graças à assistência imediata dada pelo apoio de saúde, à atuação eficiente dos nossos cirurgiões, ao atendimento no campo de batalha realizado pelo padioleiro que passava um garrote, limpava bem a ferida dos nossos homens. Essa assistência médica, como tive a oportunidade de narrar, era muito bem dispensada pelo nosso Serviço de Saúde. E graças à ação da droga milagrosa, a Penicilina. Era uma outra arma que utilizávamos para enfrentar as infecções, oriundas dos campos de batalha. E também devido às condições nosológicas e às predisposições orgânicas do soldado brasileiro, não fomos vítimas do pé-de-trincheira. Pois bem, nesse quadro, o desempenho do Serviço de Saúde, acredito, será um valioso subsídio para que os historiadores do futuro possam, ao menos, ter uma idéia de como se desenrolaram as nossas atividades nos campos de batalha: “Como foi a atuação do médico, do enfermeiro, do padioleiro, da instrumentadora, da mulher brasileira no Serviço de Saúde”. Este Projeto de Memória Cultural, iniciativa do Clube Militar é uma coisa que nos traz orgulho e satisfação, porque assim podemos passar para as novas gerações alguma coisa do que fizemos e aprendemos, como participamos, agentes, soldados que fomos, como estudantes na época, como trabalhadores que participaram da Segunda Guerra Mundial. Meus parabéns, agradeço esta oportunidade de participar deste grande Projeto, desta grande iniciativa, o Projeto Memória Militar.

Patrulhamento Aéreo e Marítimo

Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins*

Nasceu na Cidade do Rio de Janeiro, RJ, tendo sido declarado Guarda-Marinha em 15 de abril de 1935. Finda a viagem de Instrução, em dezembro de 1935, embarcou em navios hidrográficos, fazendo o curso de especialização de Hidrografia e Navegação em 1938. O ano de 1941 passou na Flotilha de Mato Grosso. Trabalhou nos levantamentos hidrográficos da costa brasileira. Em agosto de 1942, como Capitão-Tenente, foi para o mar embarcado no Contratorpedeiro (CT) Santa Catarina. Fez a proteção dos navios carvoeiros que, de Imbituba, dirigiam-se para o Rio de Janeiro e São Paulo. Em abril de 1943, foi para Natal, onde instalou e dirigiu um Centro de Reservistas. Posteriormente, foi fazer o curso de Guerra Anti-Submarino nos EUA e assumiu a imediatice do Caça-Submarino Goiana, protegendo os comboios entre Key West e o Rio de Janeiro. Em fevereiro de 1944, passou a comandar o Caça-Submarino *Juruena* até o fim da guerra. De 1945 a 1947, foi Instrutor de Navegação da Escola Naval. Em 1950, já Capitão de Corveta, montou e comandou o Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão. Em 1952, comandou o Rebocador *Tritão*. Em 1953 e 1954, cursou a Escola de Guerra Naval, sendo, em seguida, seu Instrutor. Em 1955 e 1956, voltou para a Hidrografia. Daí, foi para o EMFA. Em 1958, comandou o CT *Mariz e Barros*. Em 1959, como Capitão-de-Mar-e-Guerra, foi Chefe do Gabinete do Estado-Maior da Armada. Foi o primeiro Comandante do Navio-Aeródromo Minas Gerais. Em 1962, foi nomeado Chefe de Gabinete do Ministro da Marinha e, em 1964, passou para a Reserva. Dentre as condecorações recebidas por sua participação nas operações, durante a Segunda Guerra Mundial no Atlântico Sul, destacam-se: Medalha de Serviços de Guerra; Medalha da Força Naval do Sul; Medalha da Força Naval do Nordeste; Mérito Militar norte-americano e Medalha do Atlântico Sul da FAB.

---

* Oficial de Operações do Grupo Patrulha do Sul, entrevistado em 26 de março de 2001.

A Marinha Brasileira teve três períodos que precisam ser analisados em seu equipamento e conseqüente operacionalidade.

Até 1906, o Governo brasileiro não se preocupava com o reequipamento e a importância do poder naval. Isso muda, de fato, na gestão do Almirante Júlio de Noronha, que elaborou um Programa Naval, modificado por seu sucessor Almirante Alexandrino Alencar, surgindo a célebre esquadra com os encouraçados *São Paulo* e *Minas*, cruzadores *Scout Rio Grande do Sul* e *Bahia*, uma dezena de contratorpedeiros (destróieres) e alguns navios auxiliares. Esta esquadra durou trinta anos, sendo que, em 1916, já com o Almirante Alexandrino, deu-se seqüência ao reequipamento após a Primeira Guerra Mundial, quando adquirimos três pequenos submarinos F1, F3 e F5, substituídos em 1937 pelos da classe Tupi e Tamoio e outros navios, todos, co mo citei, operaram durante três décadas.

No início de 1940, com o Almirante Guilhem, começamos a desenvolver um programa naval com indústria nacional, muito objetivo, mas lento, utilizando a indústria naval, devido às limitações de nosso parque industrial. Iniciamos a construção de navios mineiros varredores, mais tarde, já na Segunda Guerra, modernizados e adaptados para o emprego exigido como corvetas. Construímos, também, três destróieres semelhantes aos dos americanos, classe Cassin, no Brasil classe "M". Tudo isso muito demorado.

Chegamos em 1941 e 1942 conhecendo pouquíssimo de guerra submarina. Nada sabíamos sobre emprego e táticas operacionais dessa nova modalidade, então amplamente empregadas.

É verdade que os americanos, no início da Segunda Grande Guerra, igualmente, estavam despreparados em relação aos alemães, japoneses e italianos. Em Pearl Harbor, por exemplo, o inimigo usou minissubmarinos. Contra os mesmos, os navios americanos lançaram inúmeras cargas de profundidade, todas sem efetivo sucesso. Houve até uma mensagem "anedótica" do Almirante Halsey. Ele dizia: "Poupem os peixes, eles são neutros e não merecem morrer dessa maneira."

Repito que o nosso desconhecimento em técnica e equipamento submarino era quase nulo. A nossa participação no conflito foi gradual e lenta, embora bem definida porque em 1940, numa reunião de ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Panamá, ficou decidido que a América seria absolutamente neutra.

Em conseqüência, o Brasil se manteve numa neutralidade verdadeira. Na ocasião, o combate do *Graff von Spee*, "encouraçado de bolso" alemão, contra três cruzadores ingleses, em águas sul-americanas, terminando no Rio da Prata, levantou de imediato nossos protestos diplomáticos, face o rompimento da neutralidade que mantínhamos.

No entanto, essa neutralidade, digamos, liderada pelos Estados Unidos da América, começou a se deteriorar, pois, no fim dos anos de 1940, os americanos cederam cinqüenta de seus contratorpedeiros para os ingleses usarem em escolta no Atlântico Norte. Em março de 1941, a lei de empréstimos e arrendamentos transformou os EUA em arsenal das democracias.

Nós estávamos muito ligados, como até hoje, aos norte-americanos, pois 87% de nossas exportações, para lá eram enviadas. Em virtude desse fato, nossa neutralidade começou a declinar pouco a pouco.

Numa comemoração, a bordo do encouraçado *Minas Gerais*, Getúlio Vargas, nosso Presidente, fez um pronunciamento que foi interpretado como se a posição política brasileira fosse pró-Alemanha. Isso lançou um certo pânico entre os aliados e imediatamente um navio de guerra inglês apresou um mercante brasileiro, confiscando sua carga, material bélico alemão para nosso Exército.

Osvaldo Aranha, nosso chanceler, Ministro das Relações Exteriores, amenizou o sentido do pronunciamento que fora feito, aliás, para o Mundo inteiro.

Na realidade, dentro do seu pragmatismo e da sutileza com que Getúlio realizava as coisas, ele quis dar um alerta para que nos tratassem honradamente e que recebêssemos a Companhia Siderúrgica Nacional, passo inicial de nossa industrialização. De um modo geral, essa polêmica foi contornada.

Em 1940, a situação já era bem diferente, e, em 1941, a nossa neutralidade começou a ficar quase fictícia. Nós chegamos a ter uma patrulha, chamada de neutralidade, formada por cruzadores, e aviões do Nordeste, entre os quais dois B-25, que atacaram submarinos e que eram pilotados por oficiais brasileiros, que a eles se adaptavam, meus colegas de escola, Oswaldo Pamplona e Parreiras Horta. O que realmente fazíamos era procurar submarinos, sendo um deles, inclusive, atacado.

A nossa neutralidade era muito duvidosa como também a dos EUA. A luta entre os isolacionistas e os não-isolacionistas, esses últimos sob a liderança do próprio Presidente Roosewelt, estava sendo travada com bastante evidência e com vantagem para os não-isolacionistas. Isso levou os EUA a se preocuparem com a posição do Brasil. Nós tínhamos o Saliente do Nordeste e o total domínio geográfico do Atlântico Sul e, ainda mais, uma grande capacidade de fornecimento de matérias-primas.

Em junho de 1941, começaram as reuniões entre almirantes, generais e um brigadeiro da FAB, pois a mesma fora criada em 1941. Tais reuniões, também participando oficiais generais americanos, eram sobre como agiria nosso País, no caso da entrada dos EUA na guerra.

Houve até um rumor sobre a existência de um documento de nosso Estado-Maior, especificando, caso os EUA entrassem na guerra e nós fôssemos aliados do

Eixo, quais seriam as conseqüências para o Brasil. De qualquer maneira, esse documento só apareceu após nossos acordos com os americanos e a cooperação militar mútua entre nós já se tornara efetiva e real. A idéia americana de colocar tropas no Nordeste foi imediatamente recusada pelo General Dutra e aceita pelo Presidente Vargas. A defesa terrestre nós nos encarregaríamos. Nosso ponto fraco era os meios navais e aéreos, tanto que, em outubro de 1941, houve a concessão de um financiamento de US$ 200 milhões para compra de armas com descontos de 68% do valor de mercado, tendo em vista equipar e armar nossas Forças Armadas. Houve até mesmo um plano intitulado "Robert Plain".

A imprensa nos EUA empreendeu uma campanha sobre a possibilidade de invasão do Brasil, no que foi, pelo nosso jornal *O Globo*, corroborado, montando uma série de *flashs*, com a intensidade que hoje a televisão nos mostra. Eram notícias na maioria das vezes falsas, mas alarmavam o povo. Realmente, desde junho de 1942, já estávamos praticamente em guerra. No entanto, no que concerne à Marinha, ainda não tínhamos navios de combate anti-submarinos. A situação evoluía. Houve o ataque japonês a Pearl Harbor, rompimento de relações diplomáticas e o conseqüente torpedeamento de nossos navios mercantes, um verdadeiro massacre, com inúmeras perdas de vida. É preciso ressaltar que o ataque japonês ao Havaí precipitou e foi a gota d'água para a entrada do Brasil na guerra. Tomamos posição ao lado dos aliados e sofremos as conseqüências. O povo fazia passeatas pela Avenida Beira-Mar e Rio Branco, com a figura de Hitler dentro de uma jaula.

Realmente, em setembro de 1941, ainda quando estavam neutros, os americanos já tinham um esquadrão de aviões Catalina baseado em Natal. Enviaram também uma Força Tarefa, comandada pelo Almirante Ingram. Tal Força foi mais tarde a 4ª Esquadra, subordinada ao Comando do Atlântico Sul.

É interessante saber que a primeira reação concreta dos alemães era designar submarinos para bombardear o Rio de Janeiro e outros portos com seus canhões. A destruição material não seria de grande monta, mas o efeito psicológico sim. Isso foi recusado por Goebbels, Ministro da Propaganda Nazista. Ele achou que não teria resultados concretos e sim adversos. Decidiram, então, que o submarino U-507, comandado por Harro Schacht, se posicionasse no litoral entre Sergipe e Alagoas. Este submarino, de 15 a 17 de agosto, torpedeou e botou a pique cinco navios brasileiros, entre eles o *Baependi*, que levava tropa para o Nordeste. Houve um sacrifício de centenas de vidas, sendo grande parte delas de oficiais e soldados.

Esta foi a reação alemã a atitude que nós estávamos tomando política e economicamente. Quanto a nossa intervenção militar, podemos dizer que se processou lenta e demorada. No que diz respeito aos meios navais, entramos em guerra em agosto e só

recebemos os primeiros caças-submarinos em setembro. Nós os chamávamos de caças-ferro. Eram de 340 toneladas, mas apropriados para o emprego anti-submarino.

Em agosto, logo após a declaração de guerra, no dia seguinte, fiz parte da tripulação de um contratorpedeiro, construído em 1908, com as máquinas queimando carvão. Seu armamento anti-submarino era superantigo. Nossas bombas de profundidade eram de quarenta libras. Os países em conflito já usavam esses artefatos com até quinhentas libras. Eu usarei uma crítica forte, mas eu considerei isto uma insensatez, uma ordem suicida para homens, em missão desse tipo, no dia seguinte a declaração de guerra e para enfrentar a maior força de submarinos então existente. Nossa atuação ficava restrita unicamente ao uso do canhão, se bem que, os deles, além de calibres superiores, eram muitíssimo mais modernos.

Não se coloca um militar na frente de batalha nessas condições. Após o recebimento de novos navios, houve um esforço tremendo do Brasil em transformar tudo o que tínhamos, fazendo seu reaparelhamento para a guerra anti-submarina. Varredores de minas e monitores foram transformados em corvetas. Os dois cruzadores ligeiros, *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, construídos em 1908, foram transformados em navios anti-submarinos.

Esses navios navegaram mais milhas durante a guerra do que tinham navegado em toda a sua existência. Apesar disso, eles foram muito eficientes, mas eram extremamente impróprios para o emprego operacional de então.

Continuamos a receber caças-submarinos e preparar o pessoal. Inicialmente, em Key West, EUA, onde funcionava uma grande escola submarina, que era imensa. Os ensinamentos, a doutrina, saíam de um pequeno prédio, chamado de *British Comission*, onde os instrutores eram os ingleses, que já estavam na guerra há três anos e sabiam o que ensinar.

É claro que os americanos, com sua grande capacidade de organização, aprenderam e ampliaram tudo com imensa rapidez. Em breve, eles tinham uma tremenda força submarina. O curso era intensíssimo. Nós zarpávamos todos os dias às 6 horas e regressávamos às 18 horas, isto durante cinco semanas. Existiam para treinamento trinta navios e dez submarinos, todos adaptados para a guerra moderna.

Num caso como aquele, em que nos encontrávamos despreparados, os cursos e exercícios devem ser realizados com muita intensidade. Desse modo, ao fim de três a quatro meses, nós já estávamos com pessoal treinado e tripulando uns trinta ou quarenta navios, igualmente adaptados. Criamos dois centros de instrução, um no Rio de Janeiro e outro em Recife.

Com a experiência adquirida, posso afirmar que o pacifismo é prejudicial. Não se improvisa Marinha, Exército ou Aviação de um momento para outro.

Existindo a Força, mesmo pacificamente, sem entrar em conflitos, a tradição, a mentalidade, nos permitem rapidez num caso real. Foi por isso que conseguimos cumprir a tarefa de proteção de comboios. Infelizmente, a nossa atuação foi limitada a uma defesa passiva, pois a Força Tarefa americana transformou-se em 4ª Esquadra e, logo após, Força de Defesa do Atlântico Sul, comandado pelo Almirante americano Jonas Ingram, que se destacou por sua extrema habilidade política.

Fisicamente não dava essa impressão, pois parecia um enorme *boxer*, forte, falastrão e beberrão. Ele conseguiu que nos adaptássemos perfeitamente. A Marinha Brasileira constituía uma Força Tarefa, FT 46, e a FAB outra, FT 49. Por ter sido criada naqueles dias, nossa Força Aérea teve maiores dificuldades. Alguns destróieres, que estávamos construindo, conseguimos acabar e os outros continuaram em construção. Tivemos, com isto, uma atuação um pouco mais intensa, pois executamos patrulha oceânica contra rompedores do bloqueio que se estabeleceu no Atlântico Sul, para evitar o suprimento que eles recebiam vindo pelo Cabo da Boa Esperança. Estes rompedores de bloqueio eram capturados pela Força americana, mas três contratorpedeiros brasileiros tomaram parte nessas interceptações.

No entanto, nossa maior ação foi participar da defesa dos comboios. Haviam dois básicos, Rio – Trinidad e Trinidad – Rio, cujas escoltas eram mistas. Nossa atuação era defensiva. Nos livros registros da ação dos submarinos alemães, Artur Oscar Saldanha da Gama, com quem escrevi nossa atuação na Segunda Guerra Mundial, no quinto volume de História Naval Brasileira, encontramos alusões a 68 contatos brasileiros. Fazíamos o contato e atirávamos as bombas de profundidade, o que fazia com que os submersíveis inimigos diminuíssem a velocidade, muito pequena naquela época, ou parassem, permitindo a passagem do comboio. Eles tinham que se colocar à nossa frente. No momento em que ficavam à nossa retaguarda, não conseguiam nos seguir com sua velocidade de dois, três ou quatro nós[1]. Os comboios eram vagarosos, mas faziam oito nós.

Perdemos três navios comboiados, todos eles desgarrados, o que os punha em grande perigo. Além desses comboios básicos. Trinidad–Rio de Janeiro/TJ e Rio de Janeiro–Trinidad/JT, tivemos mais de uma centena de comboios para fins específicos, como o da borracha para a Amazônia, o do abastecimento para Fernando de Noronha.

Certa vez, fomos ao Maranhão para comboiar uma tropa que vinha para fazer parte da 2ª Divisão da FEB. Nessa missão, houve um aspecto anedótico que demonstra como não tínhamos um preparo psicológico para a guerra, pois não havíamos

---

[1] Nó – Medida de velocidade utilizada na Marinha. 1 (um) nó corresponde a uma milha náutica por hora, ou seja, 1.852m ou 2.000 jardas por hora. Plural: nós.

passado por tal situação crítica. Ao chegar, não atracamos. Ficamos ao largo. Fui para terra, só e a paisana, para contatos com o Capitão dos Portos, autoridades do Exército, tudo isso para tratar do embarque, em absoluto segredo.

Ao se realizar o deslocamento da tropa, à meia-noite, para o porto, a cidade se iluminou e as unidades militares desfilaram sob imensos aplausos do povo. Aceitamos o perigo e seguimos viagem. Aliás, não houve tanta espionagem como se imaginava.

Anos mais tarde, conversamos com um senhor Bower, alemão que era o chefe do Instituto de Pesquisa sobre a Segunda Guerra Mundial em Stuttgart. Ele esteve aqui no Brasil e fez conferência na Escola de Guerra Naval, quando disse que, realmente, os submarinos recebiam poucas informações. Possuíam no Atlântico Sul uns vinte submarinos no máximo. Eles se colocavam em pontos estratégicos e quando havia comboios se posicionavam para o ataque.

Nossos ataques eram rápidos. Tínhamos que voltar para a escolta. Eu vinha num comboio de Trinidad para o Sul. Era o único navio brasileiro e assistimos ao torpedeamento de um navio com gasolina de aviação. Nestes casos, nem se procurava salvar os náufragos, o que era uma das grandes preocupações, pois um navio se faz, mas uma vida humana é coisa séria e gente preparada faria falta. Tanto assim, que nos comboios maiores havia um navio à retaguarda exclusivamente para recolhimento de náufragos. Os navios petroleiros e os que conduziam tropas eram mantidos no centro dos comboios. Da explosão do petroleiro, evidentemente não sobrava ninguém. Nos comboios para Murmansk na Rússia, não havia socorro. Nas águas geladas, os náufragos não resistiam. Em pouco tempo, ficavam congelados.

Nós tínhamos dois tipos de armas: as bombas de profundidade, correndo por uma calha ou lançadas por morteiros, e os lançadores de uma espécie de foguetes que formavam elipses. Estes tinham a vantagem de não explodir, caso não atingissem o submarino, não alterando as camadas térmicas da água e, dessa maneira, não dificultavam a nossa capacidade de escuta.

Interessante é que achávamos maravilhoso, naquela época, o alcance de três, quatro ou mil jardas dessas armas. Hoje em dia, os alcances são de quarenta ou até cinquenta mil jardas.

Quando atingíamos trezentas ou quatrocentas jardas do objetivo, tínhamos que atirar no sentimento e compensávamos essa deficiência lançando as bombas num padrão estabelecido, ou seja, 12, 13, 15 delas em diversas profundidades e afastamentos. A área inteira era coberta, não só em superfície, como em profundidade. O nosso sonar nos fornecia a posição horizontal, mas nada quanto a profundidade. O manual americano desde logo informava que, com certeza, o submarino não está mais fundo do que a profundidade do lugar, o que era lógico, não cabendo tal consideração.

Nós tínhamos então que experimentar algumas técnicas para descobrir a profundidade, o que, na época, transformou-se num padrão usual.

Temos certeza que obtivemos êxito em nossos contatos. O fato, porém, é que deixávamos uma brecha aberta na escolta e tínhamos que regressar rapidamente, com as bombas explodindo à popa de nosso navio, servindo de pano de fundo para outros ataques. Caso o comboio passasse, já nos considerávamos vitoriosos.

Não foi uma guerra de grandes gestos heróicos e sim de pertinência, cansaço e manutenção.

A nossa grande proeza foi a manutenção realizada pela Base Naval de Natal, principalmente dos caças submarinos e contratorpedeiros de escolta. Em Recife, era sediado nosso Comando e lá existia uma base americana. Profissionais de sonar e radar, equipamentos antes desconhecidos, nós os tínhamos todos em Natal. O Comando em Natal era exercido pelo Almirante Ary Parreiras. Era um super-homem, e a nossa guerra deve imensamente a ele. Era um tipo muito interessante. Nada tinha de gênio. Modesto, calmo e com tremenda liderança. Era capaz de, num sábado, dizer: "Olhem, amanhã é segunda-feira", e a base inteira ia trabalhar. Quando os navios não estavam prontos, mantinha a base funcionando até a conclusão do serviço. Isto não se aplicava ao pessoal de manutenção somente, mas igualmente a todos que lá serviam, indistintamente da especialidade ou graduação que possuíssem. Ele ficava sentado no meio do píer, distribuindo cigarros e sanduíches e a todos adorava. Eu tinha uma profunda admiração por ele. Realmente, conseguiu manter nossos navios no mar, com motores propulsores, radar e sonar que desconhecíamos.

Curiosamente, os dois primeiros oficiais que operaram o radar eram intendentes. Um deles era radioamador e o outro tinha sido radiotelegrafista. Foram, sem dúvida, os dois primeiros técnicos que tivemos na Marinha.

Por aí podemos ver o despreparo com que iniciamos a Segunda Guerra Mundial e a grande lição que dela obtivemos. Não houve coisa pior, porque tivemos o auxílio americano, mas isto nunca é de graça. Há sempre um preço, mesmo indireto.

Costumamos dizer que o Brasil sempre viveu pacificamente. Realmente nunca tivemos na era moderna o holocausto de uma grande guerra, invasões maciças e destruições de cidades. Houve, é claro, nos tempos coloniais e nossos antepassados responderam à altura.

Na Segunda Guerra Mundial, não fomos atingidos seriamente, pois mantivemos a nossa navegação marítima, costeira e internacional em funcionamento. Caso contrário, o Brasil ia sofrer terrivelmente. O nosso Rio de Janeiro, em particular, nunca foi tão alegre e divertido. Nas poucas vezes que vim ao Rio, a vida do povo era própria de um local muito agradável de se viver.

No entanto, quando os navios foram torpedeados, no primeiro momento houve pânico. Houve até a idéia de ser mudada a capital para Belo Horizonte. Quiseram também acabar e suspender a navegação mercante, mas, honra seja feita, seus oficiais e marinheiros disseram que sabiam ser suicídio, mas continuariam a navegar e seu tributo foi caro, nos riscos e sofrimentos, pois foram os mais atingidos.

É interessante que o temor aconteça antes e não após os fatos concretizados.

Num esforço gigantesco, escoltamos cerca de cinco mil navios e perdemos, por ataques, acidentes ou outros motivos, cerca de mil homens, a quase totalidade antes de instituída a proteção dos navios mercantes por comboios da nossa Marinha de Guerra, apoiada, ao norte de Recife, por navios norte-americanos.

A vantagem real, que este conflito mundial nos trouxe, foi criar uma mentalidade operacional. Tivemos uma guerra só com gente moderna. Nossos comandantes eram todos capitães-tenentes; capitães-de-fragata e capitães-de-corveta, eram pouquíssimos. Existiam, sim, no Estado-Maior dos Grandes Comandos. Com o desenvolvimento e intensidade das operações, os mais antigos foram galgando postos superiores e os quadros se beneficiaram disso.

Nossa alimentação era evidentemente satisfatória.

No Norte e Nordeste, recebíamos o dinheiro e adquiríamos o que queríamos e podíamos.

Quando fazíamos um comboio para Trinidad, podíamos, neste local, comprar através do *Lend Lease*. A abundância americana era tão grande que eles não perguntavam o que queríamos, tanto em qualidade como em quantidade. O meu navio tinha uma tripulação e pedi seis perus. O fiel não verificou que a unidade do peru não era um, como se esperava, e sim doze. Conclusão, nós recebemos setenta e dois perus.

Hoje, a Marinha é completamente diferente da Marinha que encontrei antes da Segunda Guerra Mundial.

Sobre as histórias do inimigo atirar nos náufragos, sei que houve casos verdadeiros. Os alemães diziam, os que o fizeram, que assim procediam em represália ao mesmo procedimento, adotado com relação aos seus náufragos, pelos os americanos. Que houve essa barbaridade, houve, de ambos os lados.

Há um filme de guerra submarina, não me lembro o nome do mesmo. É um drama de guerra da corveta, enfim navios pequenos. Ele desenvolveu uma história trágica. Há um naufrágio, e os náufragos estão todos no mar. O submarino inimigo fica submerso bem abaixo dos sobreviventes. O comandante fica em dúvida. Se lançar as cargas o submarino será destruído e os náufragos morrerão. Se não atirar, eles vão sobreviver, mas o submarino escapa. O comandante escolheu destruir o submarino com a conseqüente morte dos náufragos.

Infelizmente, guerra é guerra. Na escolha do comandante, ele achou que não atirar, deixando de destruir o submarino, era excelente oportunidade para permitir ao inimigo atacar outros navios, causando muito mais perdas de vidas do que a daqueles infelizes náufragos.

Outro fato discutido era sobre o raio de ação dos submarinos alemães, pois chegavam longe, ao Atlântico Sul, bem como sua longa permanência em alto-mar. Eles usavam o seu motor diesel, que consumia óleo, somente para recarregar as baterias, que eram usadas para sua navegação submersa durante o dia. À noite, eles emergiam e recarregavam suas baterias.

Antes de os alemães ocuparem a França, uma longa distância era percorrida para chegar até aqui. Com a conquista das bases francesas, essa distância ficou reduzida pela metade.

Eles usavam vários submarinos especiais para suprimento. Os de guerra tinham os registros de indicativos diferentes. Estes submarinos supridores de combustível eram chamados de "vacas leiteiras". Igualmente, navios mercantes com armamento camuflado e outros tipos de navios supriam os submarinos, em pontos previamente marcados, com torpedos, peças para reparos, alimentos etc.

Faziam reabastecimento também, não só em pleno oceano, mas em terra firme, em pontos quase não freqüentados. Falavam muito nos Penedos São Pedro e São Paulo. Eu soube do caso de um navio que abastecia submarino na Foz do Amazonas.

De noite, se escondiam, mas com o uso do radar, o emprego maciço da aviação de patrulha e navios de superfície, tudo isto, dia e noite, eliminou praticamente a chance que eles tinham.

O americano tinha bases na Islândia, Ilha de Ascensão, Açores e inúmeros outros locais no Atlântico. Seus meios navais e aéreos inundaram o oceano.

A atuação alemã era, inicialmente, no Atlântico Norte. Depois, foi vindo, gradativamente, para o Sul, Golfo do México, Antilhas, Guianas e acabou no nosso litoral.

Inicialmente, a estratégia submarina alemã era contra o abastecimento da Inglaterra que vinha do Canadá e dos Estados Unidos. É claro que a guerra submarina se concentrava no Atlântico Norte. Quando os EUA entraram na guerra, a campanha foi se deslocando para o Sul. Cabe outra observação. A Marinha alemã tinha excelentes navios, os melhores do mundo, operaram maravilhosamente bem, mas não tinham tradição naval como os ingleses. Isto a história naval nos esclarece. Seus excelentes navios de superfície – *Bismark*, *Graff Spee*, *Tirpitz* e inúmeros outros – foram empregados isoladamente em ações individuais, alguns até como corsários, como foi o caso do *Graff Spee*, destruído em combate com cruzadores ingleses, em águas sul-americanas, na Costa do Uruguai. O *Bismark*, poderoso navio,

foi ao fundo, no Mar do Norte, e outros tantos na Noruega, todos em combate com a Marinha inglesa.

Por ocasião do pedido de demissão do grande Almirante Erich Raeder do Comando da Marinha alemã, assumiu o Almirante Karl Doenitz, que era, antes de tudo, um submarinista. Desta maneira, a estratégia da guerra naval alemã passou a ser submarina.

Como disse acima, seu deslocamento para o Sul visava a anular o poderio americano, prejudicando o abastecimento de seus arsenais com matéria-prima.

No caso do Brasil, nós fornecemos muita matéria-prima aos americanos: borracha, cristais de quartzo (muito importante para aparelhos eletrônicos) e inúmeros outros materiais.

Eles liquidavam o abastecimento para os EUA, bem como arrefeciam a nossa vontade de lutar.

No entanto, mais do que a perda de seus submarinos, foi a perda de suas equipagens, os excelentes submarinistas alemães. Tentaram até guarnecer seus novos submarinos com tripulações de navio de superfície, o que evidentemente não deu certo.

O grande Almirante Ingram acumulava o Comando da 4ª Esquadra americana e o Comando do Teatro do Atlântico Sul, ambos sediados em Recife.

Um caso especial no Teatro de Operações (TO) foi o território de Fernando de Noronha. O Exército ocupou muito bem a ilha, o que, na certa, foi um desestímulo para o alemão e uma tranqüilidade para nós e os americanos.

Outro detalhe que ocorreu foi a mobilização. Praticamente, na Marinha, não existiu. O Almirante Parreiras resolveu fazer uma mobilização de pessoal lá em Natal, Areia Branca e cidades próximas.

Nossa reserva erroneamente era a Marinha Mercante, mas ela mesma já fazia parte da guerra, tripulando seus navios tão necessários ao abastecimento externo, aos aliados e à vida de nosso País.

Havia muita gente se esquivando de uma possível e quase certa convocação para o Exército. Usavam um artifício legal. Iam para a Capitania dos Portos e se apresentavam como pescadores e pilotos de embarcações pequenas, sendo, desta maneira, alistados na Reserva Naval.

Escrevi um artigo sobre os *Cossacos de Natal*. O Almirante Ary Parreiras era da turma de meu pai. Um grande amigo meu, colega de turma, que até hoje o considero como irmão, e digo que ele é meu "xipófago", conversou com o Almirante: "Olha, um oficial indicado, por seus dotes, para essa mobilização, é o Leôncio." Não deu outra. O Almirante Parreiras mandou me chamar dizendo que eu ia ficar uns quatro

meses em Natal. Eu estava louco para fazer parte de uma tripulação que iria aos EUA trazer um caça-submarino. Mas tive que esperar...

De imediato, enfrentamos a nova missão atribuída pelo Almirante. Havia um silo de algodão que foi transformado num quartel. Conseguimos beliches de madeira e lona, um enorme fogão a carvão e outras coisas mais. No efetivo pessoal, havia uns fuzileiros navais, uns marinheiros, dois suboficiais e um médico, que muito me auxiliou nos exames de saúde daquela gente.

Eu os reuni e disse: "Vamos formar motoristas, sinaleiros, telegrafistas, manobreiros etc." Isto deverá ser realizado em três meses. O prazo foi cumprido. Antes da formatura, a primeira missão daquele contingente, nós avisamos que não podia haver palmas, fazer discursos nem podia haver vaias. Daí em diante, a mobilização foi melhorando. Já se apresentavam homens mais especializados, em melhores condições para guarnecer bases e navios.

Tivemos que atribuir postos a estes convocados, a não ser o Comandante e o 1º Piloto, este equivalente a 1º Tenente.

Recordo-me que havia um cidadão que tinha um armazém. Era um sujeito meio gordão, positivamente não tinha aspecto bélico. Acabou 1º sargento, fiel de Depósito da Base, fazendo exatamente o que fazia na vida civil. Aliás, era o que adotamos, sempre que possível, atividade militar correlacionada com a atividade civil. Muitos desses homens permaneceram na Marinha e seguiram carreira.

O Almirante Parreiras os chamava de "cossacos". Seu uniforme, em geral, era calção e camiseta. Eram quase todos do Rio Grande do Norte e Ceará.

Que eu saiba, foi a única mobilização de pessoal na Marinha. Nós fizemos a guerra com nosso pessoal regular.

Os comboios eram organizados em coluna de seis de frente. No meio do mesmo, iam os navios de tropas, petroleiros, gasolina de aviação e suprimentos mais essenciais. Ali ficavam bem defendidos.

A escolta variava com o número de navios comboiados e era disposta em torno dos mesmos, havendo obrigatoriamente uma cobertura sonar em todo o perímetro dos mercantes.

Um navio que tinha que ser bem defendido era o que tratava dos cabos submarinos, os melhores meios de comunicação que existiam. Enquanto ele trabalhava, um caça-submarino permanecia em volta deles.

No princípio, houve problemas com o pessoal da Marinha Mercante. Eles achavam que sozinhos navegariam melhor e mais seguros. Depois eles aceitaram, face às evidências, que no comboio teriam melhores condições de escapar à fúria dos submarinos alemães. Em sua maioria, velhos demais, fumegando, pois queima-

vam carvão. Sua velocidade era lenta, oito nós, mesmo assim aprenderam a manobra em formação.

Muitas vezes, alguns ficavam para trás. Os que se atrasavam nós chamávamos de “desgarrados”. Se fosse navio de transporte de tropa ou suprimento essencial, destacávamos um navio anti-submarino para escoltá-lo. Isto acontecia porque não agüentava a velocidade do comboio. Nossa velocidade média também era essa, pois navegávamos (a escolta) com treze ou quinze nós, mas em ziguezague. O radar nos facilitou, e todos, mercantes e escolta, manobravam corretamente.

O Canal de Abrolhos é relativamente estreito. Sua travessia com navios de guerra treinados não é manobra fácil. Imaginem essa passagem com quarenta navios, a grande maioria mercantes, tendo entre eles dois paquetões enormes expelindo uma tremenda fumaceira.

Houve um outro comboio para transporte de homens convocados para o Exército da Borracha. Os comandantes mercantes nos pediam para, de vez em quando, dar umas voltas e lançar umas bombas, mais para amedrontar os borracheiros do que para outros fins. Não deu certo, eles acabaram ficando revoltados.

Já falei de um dos nossos chefes. O outro era o Almirante Soares Dutra que ficava em Recife, comandando a Força Naval do Nordeste. Ele era muito bom Almirante, mas sua ação era um pouco limitada, pois seu Comando era subordinado ao do Almirante Ingram. Por exemplo, o serviço de informações ficou centralizado nas mãos dos americanos. Uma vez, o cruzador *Bahia* recebeu a missão de interceptar um submarino. Ao chegar ao local, era um destróier americano. Nós achamos que foi uma informação falsa para nos testar. O *Bahia* procedeu eficientemente na localização. Nós tínhamos muito bom treinamento no Rio e em Recife.

Indiscutivelmente, o Almirante Dutra se portou muito bem, inclusive mantendo uma certa liberdade em relação ao americano.

Era uma guerra de organização, mas mesmo assim tivemos dois caças-submarinos atacados por aviões americanos. O resultado, num desses ataques, foi a morte de um marujo que recebeu dois impactos de metralhadoras .50 em seu corpo. O chefe da guarnição dos antiaéreos pediu permissão ao Comandante do navio para abater o avião, mas o Comandante não permitiu, dizendo: “Não vamos cometer o mesmo erro deles.”

O americano acabou tirando o *Blimp*, um dirigível de cima do comboio. Eram notadamente visíveis de longe pelos submarinos, em face da altitude em que atuavam, projetando-se contra o céu. A nave inimiga, ao vê-los no ar, sabia que abaixo estava um comboio. Nós os detestávamos. Numa ocasião, um deles lançou

uma bomba perto de um caça-submarino. O navio deu uma tamanha sacudidela, e um colega meu caiu do beliche com o solavanco.

Num outro caso, por confundi-lo com um submarino na superfície, atiramos e destruímos uma baleia. Por incrível que pareça, encaramos o fato como normal. Era a guerra!

A experiência que tivemos com os americanos foi de muita importância. O Almirante Ingram, como já citei, foi o Comandante do Teatro de Operações do Atlântico Sul e acumulativamente o Comandante da 4ª Esquadra da Marinha americana. Essa Esquadra tinha diversas Forças-Tarefa. Uma delas, era a Força Naval do Nordeste, FT 46 de nossa Marinha, e a outra, a Força Aérea Brasileira, FT 49, recentemente criada, cuja atuação foi valiosíssima.

Com sua grande habilidade, ele conseguiu nos unir, brasileiros e americanos. Sem sua notável ação de comando e a consideração que tinha por nós, poderiam ter surgido inúmeras situações desagradáveis. Eles colocaram, em cada um de nossos portos, um observador naval. Eram rapazes novos, chamados por eles mesmos de "maravilhas de noventa dias", pois, nesse tempo, eram formados. Tinham fraquíssima experiência naval, mas achavam que eram a salvação de tudo. Caso nossos comandantes navais não fossem enérgicos, eles teriam criado muitos e delicados problemas.

O Almirante Ingram dava muita força ao Almirante Soares Dutra. É claro, havia atritos entre marinheiros e outros incidentes. Certa vez, o Almirante Parreiras recebeu um dique flutuante em Natal que veio com uma tripulação americana. Demos alojamento para eles. No segundo dia, beberam em demasia e deram uma tremenda alteração. Quebraram e sujaram tudo. O Almirante Parreiras deu dez dias de prisão rigorosa para todos eles, e o Almirante Ingram corroborou dizendo: "Dá mais dez dias por mim, e eles só sairão daí após esse alojamento ficar igualzinho como receberam."

Sempre tive muita admiração pelo Almirante Ingram. Como disse, possuía uma habilidade política enorme, mas, também, coisas engraçadíssimas. No Uruguai, por exemplo, apresentado a um bispo, ele bateu na barriga do prelado e disse, com a maior naturalidade: "Ei Bishop."

Mesmo após a guerra, manteve uma grande amizade e admiração pelos brasileiros.

Finalmente, com a guerra, a Marinha teve um notável avanço em mentalidade, doutrina e conseqüente operacionalidade.

Os quadros se modernizaram. Embarquei, em duas oportunidades, em cruzadores americanos; na primeira vez, seis meses, tive a oportunidade de aperfeiçoarme em operações navais e, na segunda, fui especializado para exercer o comando do Centro de Operações de Combate (COC) em cruzadores. Quando regressei, fiz um

estágio no Centro de Adestramento Almirante Marques Leão. No meu tempo, era pequeno. Hoje é enorme, com diversos e grandes prédios.

Radar, sonar e tantos outros equipamentos necessários e imprescindíveis para navio de guerra constam do ensino ali ministrado.

Quando começamos a construir os destróieres classe A, um engenheiro queria colocar um COC a bordo. Acontece que muita gente dava opinião. O artilheiro queria prioridade de espaço para seus canhões. Um Capitão-de-Fragata queria instrumentos de navegação, inclusive, é claro, o radar. O oficial de comunicações defendia seus equipamentos. Outros diziam que o Comandante do Centro de Operações de Combate anularia a autoridade do Comandante do navio, pois teria a decisão de tudo e por aí vai. As opiniões e controvérsias atrapalhavam em demasia. Mas havia na equipe um americano, eu me lembro do nome dele, Mark Reiner, fez a guerra inteira em destróier. Ele disse: “Em primeiro lugar, os senhores devem pensar no que vão colocar num destróier e o que ele realmente precisa. Se tirarem o COC, ele deixa de ser um navio de guerra e, se colocarem tudo o que ele necessita, construirão um encouraçado.”

Esta é a nossa contribuição para o Projeto História Oral em desenvolvimento no Exército. Foi uma oportunidade especial para abordar, sinteticamente, as principais atividades da nossa Marinha, durante a Segunda Guerra Mundial, no Atlântico Sul.

Major-Brigadeiro-do-Ar Ivo Gastaldoni*

Nasceu em Porto Alegre–RS. Oriundo do Colégio Militar de Porto Alegre, cursou a Escola Militar do Realengo e foi declarado Aspirante-a-Oficial da Arma de Aviação, em 1939. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, transferiu-se para a Escola de Aeronáutica, como Instrutor de vôo. Com o advento da Segunda Guerra Mundial, foi mandado fazer curso operacional nos EUA na especialidade "Caça", mas, devido aos torpedeamentos em águas brasileiras, foi transferido para a especialidade "Patrulha". Concluído o curso, foi agregado ao 6º Esquadrão Anti-Submarino norte-americano, onde, na função de líder de equipagem, realizou 24 missões de guerra no Atlântico Norte. No Brasil, em 1943, foi classificado no Escalão Volante da Base de Salvador, como Comandante de Esquadrilha. Em abril de 1943, atacou e provavelmente afundou um submarino do Eixo. Até o final da guerra executou mais de 183 missões de patrulha, totalizando 652 horas e 35 minutos voadas em operações de guerra. Após a guerra ocupou cargos relevantes, entre os quais: Adjunto do Adido Aeronáutico em Londres (1952); Comandante do 2º Grupo de Transporte Aéreo (1955); Chefe da Divisão de Assuntos Militares da Escola Superior de Guerra (1960); Chefe do Estado-Maior da 5ª Zona Aérea (1961); Chefe da Divisão Executiva da Escola Superior de Guerra (1963). Dentre suas condecorações destacam-se: Medalha do Reconhecimento Francês; Medalha da Campanha do Atlântico Sul; Medalha Cruz de Aviação Fita B com Palma; Ordem do Mérito Aeronáutico, Grau Comendador; Ordem do Mérito Santos Dumont e Insígnia de Piloto Sênior da Força Aérea dos Estados Unidos. Deixou o serviço ativo em 1964.

---

* Piloto de Aviões de Patrulha, no Atlântico Sul, entrevistado em 14 de março de 2001.

Meu primeiro vínculo com o Exército aconteceu no Colégio Militar de Porto Alegre, do qual fui aluno no período 1931 a 1936. Ali apreendi a amar a Pátria e recebi as primeiras noções de civismo, pois os professores e os instrutores do notável estabelecimento de ensino, pelos seus exemplos e por suas aulas, tinham enorme capacidade de incutir nas cabeças dos alunos, ainda meninos ou adolescentes, o amor à Pátria e o culto aos grandes vultos brasileiros. O professor de Moral e Cívica exaltava as virtudes da honradez, da coragem, da humildade, da disciplina, da honestidade, da perseverança e do humor, enquanto que o professor de História entremeava suas aulas com exaltações a figuras como Osório, Caxias, Tamandaré, Sampaio, Mallet, Vilagran Cabrita e tantos outros.

No período seguinte, de 1937 a 1939, cursei a Escola Militar do Realengo onde a moral e o civismo também estavam sempre presentes. Guardo viva na lembrança a inscrição acima do portal que ligava o saguão da entrada ao primeiro pátio; dizia assim: *Ides Comandar, Aprendei a Obedecer*. Lembro como era dura a vida do cadete do primeiro ano. Chamados de “bichos”, não era nada fácil a adaptação à disciplina consciente e aos “trotes” ora engraçados, ora humilhantes e, não raro, cansativos e dolorosos como as flexões de braços e os croques que a gente levava na cabeça. Além disso, havia a preocupação com o *carro de fogo* que aconteceria no meio do ano. Não sei se ainda existe esse tal de *carro de fogo*, um *provão* para avaliar o estágio de aprendizado dos cadetes do primeiro ano. Aqueles que não alcançassem os índices mínimos eram sumariamente desligados da Escola. Depois do *carro de fogo*, a vida ficava mais amena até para os *laranjeiras*, que não tinham parentes no Rio de Janeiro e que, nos dias de saída, voltavam para dormir na Escola. Os exercícios militares em Gericinó, as provas de vivacidade, a educação física, as manobras e as competições esportivas com a Escola Naval nos mantinham ativos e felizes. Tudo foi muito lindo, e ao final de 1939 estava saindo Aspirante-a-Oficial da Arma de Aviação e fui servir no 3º Regimento de Aviação, em Canoas, na Grande Porto Alegre.

A Aviação do Exército era romântica, aventureira e nada tinha de guerreira. Hoje é difícil fazer-se uma idéia de quanto eram frágeis e precárias a aviação e a infra-estrutura daquela época. Possuíamos cerca de trezentos aviões e, talvez, uns 280 aviadores. A maioria dos aviões, eu diria 90% deles, tinha a fuselagem estruturada em quatro tubos ligados uns aos outros por treliças e recobertos por um tecido de pano. Suas asas armavam-se sobre uma longarina de madeira e eram formatadas por nervuras, também de madeira, e, da mesma forma, recobertas por um pano têxtil. Esses aviões eram monomotores de pouca potência, baixa velocidade e não tinham sistema elétrico nem sistema hidráulico; isto quer dizer que a partida no motor era

dada impulsionando diretamente na pá da hélice, o trem de pouso era fixo e não havia radiocomunicação. Após a decolagem ficava-se completamente só.

Os poucos aviões ditos de guerra, como o Boeing 256 e o Corsário V-65, também sem rádio e de pernas duras, tinham metralhadoras desgastadas e munição com prazo de validade vencido, de modo que dificilmente se conseguia uma rajada com mais de cinco tiros. Havia o grandalhão Bellanca que voava quase que exclusivamente para o Serviço Geográfico do Exército. Em 1939, começaram a chegar alguns aviões equipados com rádio, outros com trem de pouso retrátil e uns poucos com metralhadoras e cabides para bombas. Fazíamos vôos de instrução, acrobáticos de demonstração, correio aéreo e vôos administrativos. Destes, um dos mais curiosos era o do pagamento: àquela época, não havia o sistema de pagamento do pessoal por crédito em conta corrente, e a 3ª Região Militar nos entregava um monte de sacolas cheias com dinheiro vivo para ser distribuído pelas Unidades do interior. Saíamos com o avião carregado com essas sacolas e em cada campo de pouso que a gente chegava, lá estava o Oficial Intendente da Unidade local para receber a sua sacola e correr de volta ao quartel a fim de envelopar o dinheiro e pagar o pessoal. Naquele tempo, não havia equipamento para frio e voar no inverno do Rio Grande do Sul, naqueles aviões abertos, sem luvas e sem abrigos forrados, era um verdadeiro sacrifício. Aí, veio a guerra.

A eclosão da guerra na Europa pouco nos preocupou, pois havia um oceano de permeio que nos deveria deixar a salvo dos horrores do conflito, mas a coisa não foi bem assim e, sem tardança, viu-se que essa avaliação estava desfocada, pois, ainda em 1939, os canhões rugiram também no lado ocidental do Atlântico, quando uma força-tarefa inglesa, composta pelas belonaves *Exeter*, *Ajax*, *Aquiles* e *Cumberland*, encontrou o encouraçado alemão *Graff von Spee,* ao largo do Uruguai, e teve lugar uma violenta batalha naval. Este episódio acabou se constituindo em ameaça potencial ao bem-estar, à segurança e à paz das Américas e, em função disso, foi convocada a Primeira Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos Países Americanos, realizada no Panamá em 23 de setembro de 1939. Seguiram-se mais duas Reuniões de Consulta: a segunda na cidade de Havana, em 1940, e a terceira, no Rio, em janeiro de 1942. Dessas reuniões resultou o conceito de que "... *o ataque de país não americano contra país americano seria considerado como agressão a todos os países signatários do tratado*".

Com a visita ao Brasil, em junho de 1939, do General Marshall, que estava à frente da política militar dos Estados Unidos, os norte-americanos visavam a atrair os brasileiros para o lado deles, pois todos sabiam que o nosso Exército era simpático aos alemães e estava comprando material Krupp para a sua Artilharia. Além disso,

em fevereiro de 1938, o Alto Comando alemão convidara o Gen Góis Monteiro para visitar a Alemanha e comandar uma Divisão nas manobras da *Wermacht* que seriam realizadas na Silésia. Para contrabalançar os possíveis resultados adversos de uma viagem dessa natureza e provocar a aproximação com os Estados Unidos, o Chanceler Osvaldo Aranha sugeriu aos norte-americanos que o Chefe do Estado-Maior do Exército dos Estados Unidos visitasse o Brasil e convidasse Góis para acompanhá-lo em seu retorno. Realmente, o General Marshall veio no Cruzador *Nashville* em 25 de maio de 1939, levando Góis para uma longa e proveitosa visita aos Estados Unidos.

Os chefes militares norte-americanos haviam chegado à conclusão de que o Brasil seria a chave da defesa continental, pois se Hitler dominasse a África, o Saliente nordestino ficaria à mercê dos alemães que, dali, poderiam hostilizar o Canal do Panamá – dividindo a Armada norte-americana em duas – e ainda progredir para ameaçar o próprio território ianque, coisa que os Estados Unidos jamais admitiriam, haja vista sua estratégia de sempre combater no quintal dos outros. Por isso, o planejamento militar americano, em um dos seus primeiros estudos de situação – estudo do *Army War College*, iniciado em março de 1939 –, previa o envio de tropas à região, mas insistia em que fizessem previsões de "imediata evacuação do território brasileiro, tão logo os resultados desejados tivessem sido atingidos" Os norte-americanos sabiam que as autoridades brasileiras rejeitavam automaticamente as ofertas de envio de tropas, preferindo reforçar o poder de combate de suas próprias forças.

Documentos da época teriam divulgado que os norte-americanos necessitavam tanto do Saliente nordestino que chegaram a ameaçar sua ocupação pela força. Mas penso que não é bem assim. Os Estados Unidos precisavam realmente do nosso Nordeste, não só pelos motivos já expostos, mas também porque dali seria mais fácil partir para o ataque na Europa. Além disso, seria possível montar operações anti-submarino para proteger o denso fluxo de navios que abasteciam suas indústrias de guerra com materiais estratégicos e matérias-primas diversas. Outra razão ainda era que a vigilância do "estreito do Atlântico", partindo de Natal e com apoio em Ascensão, permitiria impedir que os navios furadores de bloqueio vindos do Pacífico e do Índico continuassem abastecendo a Alemanha. Com todo esse interesse em jogo, o *Army War College* fez sucessivos planos de defesa do hemisfério ocidental (*Rainbow* I a V de agosto de 1939 a novembro de 1941). Dentro do *Rainbow* IV havia um plano codificado como *Pot of Gold* que contemplava o emprego de cem mil homens para desembarque em duas áreas distintas do Nordeste brasileiro. Eu tenho até um croqui dessa operação mostrando Natal como "objetivo" e duas setas de desembarques: uma na Ponta Negra e outra na Ponta Genipah, um pouco ao Norte de Natal e que pelo

meu mapa deve ser a Ponta de S. Rita. Na seta que leva à Ponta Genipah há uma anotação "*Feint - No landing*", isto é, "finta, não desembarque". Para mim esses planos foram estudos didáticos como os que são feitos nas nossas Escolas de Estado-Maior, mas não chegaram a constituir um plano militar de operações. De qualquer maneira, para os brasileiros, esses estudos serviram para avaliar quanto os norte-americanos estavam dispostos a gastar nessa empreitada e estimar quanto poderíamos cobrar pela concessão.

A infra-estrutura aeronáutica brasileira, como vimos, era extremamente precária. Nenhum dos nossos aeroportos merecia ser assim chamado. Eram, na verdade, campos de pouso cujas pistas eram curtas, não tinham pavimentação e não permitiam o emprego de aviões pesados e velozes. Além disso, esses campos de pouso não dispunham de torre de controle, nem de radiocomunicação por voz nem de facilidades para reabastecimento, para carga e descarga etc. Ora, o plano americano de defesa hemisférica incluía a necessidade, para o desdobramento de sua aviação em direção ao Sul, de cerca de 55 aeródromos na América Central, no Caribe e na costa atlântica da América do Sul. Para levar a termo esse empreendimento, o Departamento da Guerra criou o *Airport Development Program* e negociou a construção das bases com a *Pan American Airways.* Tudo foi bem nos demais países envolvidos, mas o representante brasileiro considerou que a vinda da *Pan American Airways* poderia ferir suscetibilidades e o artifício encontrado foi o da empresa aérea americana passar os recursos para a sua subsidiária brasileira, a Panair do Brasil, cabendo a esta contratar a construção dos aeroportos no Brasil.

Depois do ataque a Pearl Harbor e a guerra declarada contra o Eixo, ninguém esperava um ataque direto à América, nem mesmo aos Estados Unidos, pois não acreditavam que os submersíveis tivessem autonomia para cruzar o Atlântico e voltar para suas bases. Por isso, mantinham seus portos iluminados e os faróis de navegação acesos. De repente, os novos submarinos tipo IX, que haviam se aproximado de mansinho, começam a explodir os navios que tinham as suas silhuetas recortadas contra a claridade do litoral norte-americano. Foi uma festa para os alemães que chamavam a operação de "alegre massacre" ou "a toque de caixa". Foram dezenas de navios torpedeados e entre esses estavam os brasileiros *Buarque, Olinda, Arabutan, Cairú e Parnaíba*. Depois do primeiro impacto, os americanos jogaram todas as suas fichas na aviação de patrulha e nos barcos anti-submarino. Esta estratégia provocou a destruição de tantos submarinos, que o custo das vitórias alemãs tornou-se insuportável, fazendo com que eles resolvessem sair da área protegida pelos esquadrões de patrulha e concentrar suas atividades no Mar das Caraíbas, onde poderiam interceptar e destruir os navios que levavam suprimentos para os Estados

Unidos. Os alemães começaram a ter sucesso nessa nova área, na qual perdemos o mercante *Cabedelo* que tinha saído da Filadélfia para o Rio. Os americanos, porém, saíram em perseguição aos submarinos e deslocaram alguns de seus esquadrões de patrulha para Porto Rico e Guianas, de onde infligiram tantas perdas aos alemães, que resolveram transferir-se para o Atlântico Sul, onde esperavam obter mais sucessos com menos perdas. Até então, acreditava-se que a guerra ficasse restrita aos mares distantes, mas não foi o que aconteceu. No dia 18 de maio de 1942, o navio *Comandante Lira*, que se encontrava ao largo do Ceará, foi torpedeado e canhoneado pelo submarino italiano *Barbarigo*, então sob o comando do CC Enzo Grossi.

Era a guerra chegando ao Atlântico Sul e o ataque ao navio brasileiro em nossas próprias águas foi simplesmente aterrorizante, pois, naquela época, a vida da nação era totalmente dependente dos caminhos do mar. Tudo nos vinha do exterior e por via marítima: bicicletas, máquinas de costura, veículos, remédios e, pasmem, até o combustível e lubrificantes para nossos automóveis e aviões vinham em latões e tambores trazidos por navios. A circulação dos nossos próprios alimentos era feita pela navegação de cabotagem. Se não garantíssemos livre trânsito aos navios mercantes, não teríamos nem querosene para lampiões. Seria o caos total.

A essa altura, a FAB tinha um ano e quatro meses de existência e estava ainda em fase de organização e padronização de procedimentos. Aviões modernos estavam chegando, mas não tínhamos tripulações treinadas para guarnecer as mais de mil aeronaves que estavam sendo trasladadas para o Brasil. A Escola de Aeronáutica não tinha infra-estrutura para formar setecentos pilotos em curto prazo, e a solução foi utilizar um "convênio político-militar" já assinado com os Estados Unidos e mandar cerca de quinhentos jovens para lá aprenderem a voar e virem a constituir a Reserva Convocada da Aeronáutica. Alguns tenentes aviadores também foram aos Estados Unidos para operacionalização em combate, e os próprios norte-americanos trouxeram três tipos de aviões de guerra para Forta1eza, onde organizaram um "agrupamento de adaptação" para treinamento dos nossos oficiais aviadores.

A reação brasileira foi a de dar prioridade às operações anti-submarino. Até os tenentes que haviam concluído o "curso de caça" nos EUA, foram mandados fazer "curso anti-submarino". Foi recomendado ao Grupo de Adaptação que seus aviões fossem armados e que a instrução se realizasse sobre o mar, tendo a vigilância do mar como objetivo secundário. As Forças Armadas do Brasil, que sempre tiveram suas principais unidades militares dispostas no Sul do País, para atender a "hipótese de guerra" no Cone Sul, agilizaram a transferência de efetivos para o Nordeste. A nossa Marinha de Guerra e a Força Aérea Brasileira foram lançadas numa gigantesca operação de proteção aos navios mercantes.

A custo de muito esforço, perseverança e garra foi feita a transição da FAB do período de paz para o estado de guerra. A FAB era uma Força sem força, pois, como já disse, não dispunha de aviões de combate e seus aviadores, ainda que hábeis na pilotagem, não tinham nenhum treinamento de guerra e nem conhecimento sobre o emprego de uma Unidade de combate. Não conheciam o inimigo, não tinham familiaridade com os procedimentos para a vigilância do mar e muito menos com as táticas para combatê-lo. Mesmo assim, as equipagens iam para o mar. Sabiam o que tinha de ser feito mas não sabiam como fazê-lo. Não se pense, porém, que esses vôos eram inúteis e certamente muitos navios mercantes foram salvos graças ao poder de dissuasão inerente ao avião. Eu explico por que: a plataforma de tiro do avião é estável e eficiente enquanto que o mesmo não acontece com a plataforma do submarino. De modo que, sempre que possível, o submarino mergulhava para evitar o confronto com o avião e, ao fazer isso, sua velocidade ficava limitada a seis nós, enquanto que a velocidade do comboio continuava sendo de oito nós ou mais. A diferença entre as duas velocidades fazia com que o submersível perdesse o contato com o alvo que estivesse perseguindo. O nosso “velho” Eduardo – era assim que chamávamos o Brigadeiro Eduardo Gomes – conhecendo a limitação do submarino, determinava: “Vão para o mar. O inimigo não sabe se o avião está armado ou não e, ao ouvi-lo ou avistá-lo, submerge e perde a presa que estivera perseguindo.”

Com relação ao primeiro combate, foi justamente o Agrupamento de Aviões de Adaptação que proporcionou o nosso “batismo de fogo”, quando um dos seus aviões tipo B-25, em vôo de instrução entre Fortaleza e Fernando de Noronha, encontrou um submarino e o atacou com um rastilho de bombas. Por sua vez, o submarino revidou com antiaérea e suas granadas explodiram perto do avião. Era o dia 22 de maio de 1942, e o submarino atacado foi o próprio *Barbarigo* que, quatro dias antes, havia torpedeado o *Comandante Lira*. Este episódio foi muito decantado, e o Departamento de Imprensa e Propaganda divulgou uma estrondosa e tendenciosa propaganda, que irritou o próprio Hitler e o levou a ordenar que uma força de 10 submarinos hostilizasse os portos de Santos, Rio, Salvador e Recife. Entretanto, o Almirante Doenitz, que na época era o Comandante da Força de Submarinos, conseguiu convencer Hitler de que tal operação não tinha valor militar e acabou enviando um único barco para uma operação punitiva.

E veio o inferno simbolizado pelo U-507. Este submersível, comandado pelo CC Harro Schacht, chegou perto de Sergipe no dia 15 de agosto de 1942 e, em três dias, destruiu seis embarcações e ceifou as vidas de 607 brasileiros: *Baependi, Araraquara, Annibal Benevolo, Arará, Aragipe* e *Jacira*. O *Baependi*, que trazia a bordo grande parte do 7º GADO, levou para o fundo 55 tripulantes e 215 passageiros, entre estes cerca de

duzentos homens do Grupo de Artilharia, inclusive seu Comandante, o Maj. Landerico de Albuquerque Lima. Note-se, pois, que o Exército Brasileiro foi nossa primeira Força Armada a sofrer os horrores da Segunda Grande Guerra. A esta altura, o Brasil já tinha perdido 19 mercantes: cinco no litoral norte-americano, sete no Mar das Caraíbas e sete em águas brasileiras. O clamor público foi de tal ordem, que o Governo brasileiro decidiu pela declaração de guerra às potências do Eixo.

Para comentar sobre o poder aéreo da FAB, em 1942, é necessário, antes, saber que o poder aéreo teve em Alexander P. de Seversky e Giulio Douhet seus primeiros ideólogos. Naquela época, o poder aéreo consistia numa Força Aérea, numa Aviação Comercial e Aerodesportiva e mais infra-estrutura aeronáutica, escolas de formação e aperfeiçoamento de pilotos, escolas de formação de pessoal técnico, indústria aeronáutica e institutos de pesquisa e de engenharia aeronáuticos. Hoje, a definição de poder aéreo é mais abrangente como, por exemplo, a que nos oferece John C. Cooper ao dizer: "É a capacidade total que uma nação tem de voar, de atuar por meio do espaço aéreo e de empregar o vôo controlado." Dessa definição deriva a colocação do Coronel da USAF Charles M. Westenhoff ao afirmar: "Poder aéreo é a forma de força militar com maior capacidade de resposta e, em muitos aspectos, a mais útil força militar já desenvolvida."

A eficácia do poder aéreo depende, claramente, do treinamento, do equipamento, da organização e da estratégia, porém estudos comparativos do poder aéreo tendem a focalizar-se, exclusivamente, em fatores técnicos e materiais; no entanto, os fatores sociais, políticos e de organização podem determinar o valor da força aérea como instrumento de poder, seja intensificando, seja atenuando o potencial de seus meios materiais.

Afinal, pode-se afirmar que o poder aéreo da FAB, por ocasião da declaração de guerra, era zero. Não havia equipamento nem treinamento.

Antes mesmo de a guerra chegar ao Atlântico Ocidental, os contatos entre autoridades brasileiras e norte-americanas nos levaram a alterar profundamente a estratégia das Forças Armadas brasileiras e nos conduziram a produzir fatos novos, tais como:

– a reunião das aviações da Marinha e do Exército em um comando único, sob a égide do Ministério da Aeronáutica. (Janeiro 1941)

– a criação do Grupo Brasileiro de Oficiais de Estado-Maior. (Julho 1941)

– o acordo para construção de bases aéreas no Nordeste brasileiro. (Julho de 1941)

– a Lei de Empréstimos e Arrendamentos. (Outubro 1941)

– o Rompimento das Relações Diplomáticas com o Eixo. (Janeiro 1942)

– o Convênio Político-Militar EUA / Brasil. (Maio 1942)

Esses fatos novos obviamente levaram à participação no conflito, e a FAB, apoiada nas facilidades permitidas pelo Convênio Político-Militar, iniciou a sua preparação para a guerra cuidando da formação, capacitação e profissionalização de seu pessoal. Para isso, toma as seguintes providências:

– alguns oficiais superiores vão fazer curso de Estado-Maior nos EUA ;

– a Escola de Aeronáutica triplica seu efetivo, reformula o programa de instrução e moderniza seus aviões;

– alguns tenentes também vão aos EUA para cursos de combate e de operacionalização;

– cerca de quinhentos jovens candidatos à Reserva da FAB vão fazer curso de pilotagem nos Estados Unidos;

– seleciona e começa a receber cerca de mil novos aviões para instrução e para combate;

– põe em funcionamento o Agrupamento de Aviões de Adaptação em Fortaleza, destinado ao treinamento de oficiais superiores.

Na verdade, não houve propriamente um estímulo para formar a reserva de oficiais aviadores e sim uma imposição, pois a nossa Escola de Aeronáutica não tinha capacidade para formar, em curto prazo, os pilotos para os aviões que estávamos recebendo.

Os elementos componentes da Força do Atlântico Sul nos diversos períodos da guerra foi a Força Tarefa 23, sob o comando do Almirante Ingram, que tinha à sua disposição uma Divisão de Cruzadores (*Memphis, Milwaukee, Omaha, Cincinnati e Marblehead*), um Esquadrão de Destróieres (*Davis, Moffet, Sommer, McDougal, Jouett, Winslow e Greene*), alguns navios auxiliares (*Patoka, Thrush e Nitra*) e o esquadrão anti-submarino VP-52, com aviões distribuídos em Belém e Natal. Com a assinatura do Convênio Político-Militar, foi organizado o Comando do Atlântico Sul, ao qual foram incorporadas a Força Naval do Nordeste, que passou a ser a Força Tarefa 45, e as 1ª, 2ª e 3ª Zonas Aéreas, que passaram a constituir a Força Tarefa 49. Em princípio de 1943, a Força Tarefa 23 foi transformada na 4ª Esquadra e recebeu a 16ª Brigada Aérea com oito esquadrões de modernos aviões de patrulha. Muito importante é notar que a Resolução Nº 11, de setembro de 1942, assinada por delegados do Brasil e dos EUA, estabelecia que, atendendo ao princípio da “unidade de comando”, todas as Unidades de Combate empregadas no Atlântico Sul ficariam sob o controle operacional da 4ª Esquadra do Almirante Ingram.

Das forças aliadas, apenas a Marinha dos EUA participou da guerra no Atlântico Sul. Com certeza, suas unidades eram bem treinadas e equipadas com o que havia de melhor. Ficou-me a impressão que seu pessoal tinha sido doutrinado quan-

to ao tratamento que deveria dispensar aos brasileiros, pois todos procuravam ser simpáticos e prestativos, evitando, entretanto, o relacionamento social, creio que pela dificuldade de entender e de serem entendidos.

No que se refere à execução das missões de guerra, o entrosamento era perfeito e criterioso. Eles tinham aviões melhores e mais bem equipados e, por isso, faziam as missões noturnas e as mais distantes da costa. Em princípio, fazíamos as coberturas de comboio e as varreduras ofensivas desde o nascer até o pôr-do-sol, mesmo porque, até meados de 1944, os nossos aviões não tinham radar para a busca noturna. Não participávamos de operações conjuntas devido às diferenças de níveis de treinamento, tipos de aviões empregados e respectivos equipamentos, além dos óbvios transtornos da diferença de idioma, mas muitas vezes estávamos envolvidos em operações combinadas. Uma das mais importantes operações combinadas, e da qual resultou o afundamento do U-199, aconteceu em julho de 1943. Os alemães estavam lançando sua última cartada e destacaram dois de seus submarinos para atuar no litoral Sudeste; na noite de 18 de julho, um PBM americano, comandado pelo Tenente Carey, comunicou ter um nítido retorno em seu radar e que iria atacar. O avião sumiu, e, no dia seguinte, alguns destroços foram encontrados sobrenadando ao largo do Rio de Janeiro. No dia 24 de julho, o mercante britânico *Henzada* foi afundado também ao largo do Rio de Janeiro. Esta situação levou o Comando do Atlântico Sul a intensificar as missões de proteção ao comboio JT-3, que zarparia do Rio para Trinidad na madrugada do dia 31 de julho. Na tarde do dia 30, as seções de operações dos esquadrões baseados no Galeão montaram uma ação combinada da qual participariam dois aviões brasileiros e dois americanos: um PBM americano decolaria às 4h para a patrulha do porto; um PBY brasileiro faria a varredura ofensiva sobre a rota do comboio; um A-28 brasileiro faria a cobertura aérea do comboio; e um PBM americano faria a varredura ofensiva ao largo da rota do comboio. Às 7h da manhã seguinte, o 1º PBM americano avista e ataca o U-199, consegue avariá-lo e permanece na área para atrair sua atenção. O A-28 brasileiro chega sem ser notado e parte para o ataque; erra no lançamento das bombas, mas suas metralhadoras dizimam os artilheiros da antiaérea. O PBY brasileiro, que já estava no ar executando a varredura ofensiva, chega ao local e conclui a destruição do submarino. Em continuação, o PBY lança botes salva-vidas nos quais se acomodam os sobreviventes, entre os quais o Comandante do submarino.

A Base Aérea de Natal foi fundamental para a defesa do hemisfério e importantíssima para dar suporte às operações de guerra na Europa. Por ali passaram milhares de aviões de combate para ser entregues às unidades aéreas aliadas e outros milhares de transporte levando suprimento de guerra para a Europa. Houve

época em que mais de mil aviões transitaram por Natal em um único dia e houve noites nas quais mais de trezentos aviões decolaram para Dacar em um único período noturno. Esta fantástica movimentação levou Natal a ser considerada a Base №1 do mundo. Também sob os pontos de vista estratégico e político, a Base de Natal teve destaque, pois ali aconteceram fatos significativos tais como as visitas de Churchill, Knox (Ministro da Marinha dos EUA), Chiang Kai-Check, Marshall (Chefe do EM do Exército dos EUA), e, em janeiro de 1943, foi o local do histórico encontro entre os presidentes Roosevelt e Vargas, no qual, ao longo de quase dois dias de proveitosa conversa, ficaram acertados todos os detalhes para uma sólida aliança. Participaram desse encontro o Embaixador Jefferson Caffery, o Almirante Ary Parreiras (Comandante da Base Naval), o Almirante Jonas H. Ingram (Comandante da Esquadra americana no Atlântico Sul), o Brigadeiro. Eduardo Gomes (Comandante da 2ª Zona Aérea), General Robert Walsh (Comandante das Forças Americanas no Caribe), General Gustavo Cordeiro de Faria (Comandante da Artilharia Divisionária), Dr. Rafael Fernandes Gurjão (Interventor Federal no RGN) e o Sr. Harold Simms (Consul americano em Natal).

As bases do Nordeste começaram por receber excelentes pistas de pouso e construções de toda a ordem, a fim de poder abrigar os efetivos que para lá estavam sendo transferidos. Havia um movimento intenso de homens e máquinas. As construções surgiam de um dia para o outro, mas o mesmo não acontecia com a operacionalização das unidades de combate. A obtenção de aviões adequadamente equipados é uma questão de dias, mas a formação de uma equipagem de combate demanda anos. Nós já tínhamos aviadores capazes para voar os aviões mais simples, mas esses pilotos precisavam de adaptação às novas aeronaves e aos novos equipamentos. Alem disso, era necessário compor a equipagem, definindo a função de cada um a bordo, bem como a assimilação das táticas de emprego. Enquanto isso, as tripulações decolavam sem uma “ordem de missão” específica e faziam o melhor que podiam, mas, a partir de abril de 1943, já havia sido instituída a “sala de operações” onde começavam e terminavam todas as missões de patrulha. Havia ordem de missão detalhada definindo o avião, a tripulação, o armamento, os horários e itinerários, a finalidade e as táticas. Já tínhamos o que se poderia chamar de Unidade de Combate.

Em julho de 1943, as atividades dos submarinos atingiram seu auge afundando 13 navios em nossas águas, em compensação, perderam seis dos seus barcos. A partir daí, os submarinos foram escasseando e ficou claro que a guerra estava perdida para eles, pois enquanto afundavam um navio, os norte-americanos produziam seis outros e, em contrapartida, os alemães só conseguiam construir um submarino para cada quatro que perdiam. Fundamentados nesta estatística, os norte-americanos começam

a reduzir seus efetivos e aproveitam seus excedentes para organizar uma Unidade de treinamento que viria a funcionar na Base Aérea de Natal, com a denominação de USBATU - *United States Brazilian Air Training Unit*. Esta Escola começou a funcionar em outubro de 1943 e, em seis meses, formou as 18 tripulações completas que vieram a guarnecer os 14 novos aviões Ventura PV 1-5 recebidos dos americanos. Este novo esquadrão brasileiro, quanto ao treinamento do pessoal e à qualidade do equipamento, era igual aos melhores esquadrões de patrulha do mundo.

Creio ser justo destacar a extrema dedicação de todo o pessoal envolvido, a facilidade de adaptação aos modernos aviões e aos novos equipamentos, bem como ressaltar a intensidade da campanha submarina desenrolada ao longo do nosso litoral. Poucas pessoas sabem que 1.429 brasileiros estão sepultados em nossas águas, sendo duzentos do Exército, 492 da Marinha de Guerra, 471 da Marinha Mercante e 266 passageiros. Em meu livro *Memórias de um Piloto de Patrulha* há um mapa do Brasil com o seu litoral, ao longo do qual estão assinalados 11 cruzes e 71 pontos; cada cruz representa o local onde se encontra um submarino inimigo destruído e cada ponto indica o local do afundamento de um navio amigo. Nas páginas seguintes ao mapa, estão relações identificando as cruzes e os pontos mencionando as datas, nomes dos barcos e de seus comandantes, quem os afundou e coordenadas geográficas do local do afundamento de cada barco.

A FAB, através da sua participação nas operações de guerra travadas ao largo do litoral brasileiro, deu valiosa colaboração à causa dos aliados que merece ser registrada na história. No começo da guerra, a FAB enfrentou sérios problemas. Aos poucos, com sacrifícios e riscos de toda a ordem, sua presença foi-se impondo de tal maneira que, ao final de três anos, já apresentava estrutura e meios muito acima do que se podia prever de antemão. De tudo, porém, a constatação mais relevante foi que a nova Força do pós-guerra podia contar com um segmento de pessoal que, vindo de uma organização arcaica e tendo passado por uma reciclagem profunda, transferiu às novas gerações uma mentalidade assentada em padrões de modernidade, sem descuidar de um passado forjado na têmpera das lutas e dos sacrifícios mais nobres.

Brigadeiro-do-Ar
João Eduardo Magalhães Motta*

Nasceu no Município de Além Paraíba - MG. Oriundo da Escola Naval e transferido para a Escola de Aeronáutica, foi declarado aspirante aviador em 30 de setembro de 1942. No ano seguinte, movimentado para a Base Aérea de Natal, fez o curso de Piloto de Patrulha. Em 1944, já no 1º Grupo de Bombardeiro Médio, em Recife, cumpriu 93 missões de patrulha anti-submarino no Atlântico Sul. Ainda nesse ano, foi mandado cursar a *Naval Training School* da Marinha dos Estados Unidos. Voluntário ao 1º Grupo de Aviação de Caça em operações na Itália, para ele foi transferido em fevereiro de 1945 e, ato contínuo, mandado fazer o curso de piloto de caça na *United States Army Air Force*. No Estado-Maior da Aeronáutica, 3ª Seção, ocupou o cargo de Chefe de Instrução de Vôo da FAB. Durante toda a carreira voou no Correio Aéreo Nacional e nos aviões do Comando de Transporte Aéreo. Em 1952, foi designado Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça. Após ter sido Chefe do Recebimento dos aviões *Gloster Meteor*, na Inglaterra, regressou ao EM da Aeronáutica, após o que foi nomeado Comandante do 1º/14º Grupo de Aviação de Caça, em Porto Alegre - RS. Em seguida, serviu no EMFA, integrou a Comissão Militar Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, RJ, como representante da Força Aérea Brasileira. Em Washington, D.C., foi membro da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Transferiu-se para reserva, em 1961. Condecorações recebidas: Ordem de Mérito Aeronáutico, Medalha Militar, Medalhas do Atlântico Sul e Cruz de Aviação, Fita "B", por ter completado 93 missões de Patrulha anti-submarino no Atlântico Sul.

---

* Piloto de Patrulha do 1º Grupo de Bombardeio Médio, no Atlântico Sul, entrevistado em 9 de maio de 2001.

Com evolução da situação política na Europa e claras indicações de que iria desaguar em um conflito armado de grandes proporções, era grande a possibilidade de envolvimento dos EUA. Seu governo e do Brasil deram início a conversações bilaterais visando ao comportamento de ambos os países no caso de ações armadas virem a envolvê-los. As visitas do General Marshall, Secretário de Estado americano, ao Brasil em junho de 1939, e do Gen Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército brasileiro, aos Estados Unidos da América no mesmo ano, lançaram as bases para os acordos que vieram a reger nossas relações nos anos seguintes.

Até setembro de 1939, início da guerra, o ambiente era mais de curiosidade sobre o que vinha acontecendo na Europa, em especial depois da anexação da Áustria, com certa tendência de simpatia para a Alemanha e Itália, fruto de toda uma política de nosso governo, que se mostrava simpático a esses países. Dentro da Escola Naval, onde eu era aspirante, havia um número considerável de germanófilos.

Assim continuou em 1940. Acompanhava-se o desenrolar dos acontecimentos através dos jornais e nos noticiários de cinema.

Para os condutores da política militar dos EUA, tendo em vista a defesa do Hemisfério Oriental, era de grande importância o saliente nordestino do Brasil.

Todo o tráfego marítimo, ligando a América do Sul ao Hemisfério Norte, Europa e América, passava obrigatoriamente frente a esse saliente e era vital pela quantidade de matéria-prima que ia suprir a indústria de material de guerra em franca expansão. Para garantir a segurança desse tráfego, os EUA precisavam de bases ao longo de nosso litoral.

A ligação aérea dos EUA com o Teatro Europeu e Africano, por sua vez, dependiam de um colar de bases aéreas que, partindo de Miami, descendo pelas Caraíbas e costa norte da América do Sul, viesse atingir o trecho mais estreito do Atlântico Sul, permitindo o translado, em vôo, de aeronaves de menor raio de ação. Esse salto sobre o Atlântico ficou conhecido como o Corredor da Vitória.

Com vistas à construção das bases do Norte e Nordeste do Brasil, o Governo brasileiro baixou o decreto nº 3.462, de 24 de junho de 1941, autorizando a Panair do Brasil, subsidiária da *Pan American Airways*, a construir, melhorar e aparelhar, com seu financiamento, os aeroportos de Amapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, em um prazo de dois anos. Para esse fim e para permitir a implantação das bases aéreas que iriam ser construídas, foram simultaneamente desapropriadas as áreas que se faziam necessárias. O total de área desapropriada, entre Belém e Salvador, foi de 32.256.714 metros quadrados.

Esse decreto previa que, ao final, todos os serviços realizados seriam entregues ao Governo brasileiro, para fins de sua apropriação.

Esse colar de aeroportos constitui a infra-estrutura pela qual transitaram milhares de aeronaves nos anos que se seguiram.

A partir da criação das bases aéreas nos aeroportos de Natal, Recife e Salvador, foi dado início à construção, pelo Comando da 2ª Zona Aérea, das instalações dessas bases, para abrigar o pessoal que para elas começava a ser transferido e os aviões, não só transferidos, como previstos para serem recebidos. Em Fortaleza, a situação foi um pouco diferente, por já existirem instalações originárias da aviação militar. Tratou-se de melhorar e ampliar o que já existia. O mesmo se deu em Belém, sob a orientação da 1ª Zona Aérea.

Simultaneamente, a Força Aérea dos Estados Unidos e a Marinha americana construíram suas instalações. É interessante notar que a previsão de consumo de combustível, procedente dos EUA, via marítima, era muito superior a tudo que já se havia visto no Brasil. Foi necessário instalar oleodutos ligando os portos aos aeroportos, para dar vazão ao fluxo capaz de manter abastecido os depósitos que supriam as necessidades das aeronaves.

Todo um sistema de comunicações foi montado para o controle e orientação dos aviões na área. Para permitir sua navegação e pouso, cada aeroporto recebeu um radiofarol e uma estação de radiofaixa que, desde o Amapá, ligando-se à Guiana Francesa, ia até Santa Cruz, no Rio de Janeiro, batizando toda aerovia da costa. Em paralelo, foi criada uma rede radioadministrativa.

O deslocamento em comboios, de dezenas de navios, iniciava-se bem mais ao sul, nos portos de Santos e Rio de Janeiro. Para sua segurança, contra o corso submarino dos países do Eixo, outras bases foram ativadas. A da Rampa, em Natal, RN, de Aratu, em Salvador, BA, e Galeão no Rio de Janeiro, de onde operavam hidroaviões de patrulha da Marinha norte-americana (*US Navy*).

Para operações dos *Blimps* (Pequenos dirigíveis para guerra anti-submarino), foram preparadas instalações em Amapá (PA), São Luiz (MA), Natal (RN), Maceió (AL), Salvador (BA) e Santa Cruz (DF).

Em 1941, dava-se como certa a entrada dos Estados Unidos na guerra, o que veio a ocorrer com o ataque a Pearl Harbor, em 7 de dezembro.

O Acordo de Cooperação entre as Forças Armadas e americanas foi assinado em 12 de maio de 1942, resultando na criação da Comissão Militar Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos que, em 1943, estabeleceu os pontos básicos para essa cooperação.

Patrulhar o “Estreito do Atlântico” entre Dacar na África e Natal no Brasil era o principal objetivo da 4ª esquadra americana operando nessa área, ao longo da costa brasileira. Seu Comandante foi o Vice-Almirante Jonas Howard Ingram, que

acumulava a função com a de Comandante da Força do Atlântico Sul. A ele ficavam subordinadas todas as unidades navais e aéreas, brasileiras e americanas.

A Força Aérea Brasileira (FAB), recém-criada e herdeira das Aviações Naval e Militar, não dispunha de nenhum equipamento (aviões) capaz de ser empregado em operações militares. Sua grande preocupação era o Correio Aéreo Nacional, que foi o primeiro a receber novos aviões, com a chegada dos *Beechcraft UC–43* (monomotores) no final de 1941.

Nesses primeiros tempos de vida, a FAB se dedicou a melhorar a instrução de vôo da Escola de Aeronáutica, principalmente pela atualização dos programas de instrução, embora empregando aeronaves da década de 1930. Estes aviões começaram a ser substituídos em 1942, com a chegada dos *Fairchild PT – 19, Vultee BT – 15, North American AT – 6, Beechcraft AT – 7/11* e *Cessna AT – 17,* todos trazidos em vôo por equipagens da FAB.

Em 1942, foram criadas as bases de Salvador, Recife e Natal e nelas iniciadas as obras de construção de suas instalações. Fortaleza e Belém, oriundas da aviação do Exército, tiveram suas obras de ampliação começadas.

Ainda em 1942, foi criado, em Fortaleza (CE), o Agrupamento de Aviões de Treinamento que recebeu os aviões de combate modernos da FAB: *North American B– 25, Douglas B – 18, Curtiss P* – 36 e *Curtiss P – 40E.*

Nesse ano chegaram os primeiros aviões de patrulha *Lockheed A – 28 A* "*Hudson*" e *Consolidated PBY – 5 "Catalina",* tendo sido distribuídos os primeiros às bases de Canoas (RS), Santa Cruz (RJ), Galeão (RJ), Salvador (BA), Recife (PE), Natal (RN), e Fortaleza (CE), e os segundos às bases de Galeão (RJ), Florianópolis (SC) e Belém (PA).

Foi dado início à formação de pessoal da reserva com a criação dos CPOR da Aeronáutica (Centro de Preparação de Oficiais da Reserva) e pela instrução, na Força Aérea do Exército dos Estados Unidos e na Marinha também dos EUA, de acordo com a Lei de Empréstimos e Arrendamentos (*Lend & Lease*).

Fui declarado aspirante-a-Oficial aviador em 30 de setembro de 1942, um mês após o Brasil haver declarado guerra às potências do Eixo e, em março de 1943, transferido para a Unidade Volante da Base Aérea de Natal (RN).

Dessa base partiam patrulhas de vigilância marítima cobrindo os comboios que cruzavam a área nos sentidos norte-sul e sul-norte. Aí tive meu primeiro contato com as ações que se desenvolveram no Atlântico Sul. Voávamos em aviões de treinamento avançado, *North American AT-6*, armados com metralhadoras *Browning, calibre .30*, levando uma bomba de demolição de 100 libras sob cada asa. O trecho que nos cabia ia do través de João Pessoa (PB) até o través de Aracati (CE). Voáva-

mos entre 50 e 100 milhas da costa (80 a 160 Km). Em Natal também voávamos em patrulha com aeronaves *North American B-25B*; bimotor de bombardeio médio, armado com quatro metralhadoras *Browning .50*, duas *.30* e quatro bombas de profundidade de 325 libras cada uma; *Douglas B-18*, bimotor de bombardeio médio, armado com três metralhadoras *Browning .30* e levando quatro bombas de demolição de 250 libras; *Lockheed A-28A HUDSON*, versão de patrulha do avião de passageiros *Lockheed 14*, armado com duas metralhadoras *Browning .50*, uma *.30* e quatro bombas de profundidade de 325 libras cada uma. Vez ou outra a patrulha era feita em avião *Curtiss P-40E, Kou M*, de caça, armado com seis metralhadoras *Browning .50*. Nosso treinamento para essas missões era mínimo; apenas sabíamos voar o avião; é possível que nossa ação de presença sobre o mar mantivesse os submarinos submersos, dificultando sua ação contra a navegação de superfície.

No segundo semestre de 1943, EUA e Brasil resolveram treinar adequadamente as tripulações brasileiras de patrulha. No Esquadrão da Marinha Americana com sede em Natal, equipado com aeronaves *Lockheed PV -1 Ventura*, foi ativada uma Unidade de treinamento, *USBATU (United States-Brazilian Air Training Unit)*, encarregada de treinar 18 equipagens de vôo e pessoal de apoio no solo, que operariam 14 aeronaves desse tipo, a serem entregues em Recife, onde substituiríamos o Esquadrão VP 143 da Marinha americana que aí se encontrava estacionado. Era, na época, o avião de patrulha mais moderno e bem equipado das forças aliadas. Armado com quatro metralhadoras *Browning .50*, duas .30, oito foguetes HV AR de 5 polegadas, 6 bombas de profundidade de 325 libras cada uma ou dois torpedos, *"flares"* luminosos, derivômetro, radar e rádio altímetro; sua autonomia, com tanques *subalares*, ia a nove horas.

Em 30 de março de 1944, em Recife, recebemos nossos aviões, e uma semana depois nosso Comandante, Major-Aviador Roberto Carlos de Assis Jatahy, comunicou ao Comandante das Forças do Atlântico, Vice-Almirante Jonas Howard Ingran, que estávamos prontos para operar. Substituímos o VP 143 que retornou aos Estados Unidos e aí ficamos até o final da guerra, em maio de 1945.

A designação de pessoal para o curso de patrulha começou a ser feita em outubro de 1943 e pouco depois foi solicitado às bases que consultassem os pilotos que desejavam ser voluntários para o 1º Grupo de Aviação de Caça (Gp Av Ca), destinado a operar na Itália. Embora voluntário, como já estava cogitado para o curso de patrulha, não fui aceito. A partir do segundo semestre de 1944, começou a tornar-se evidente que o 1º Gp Av Ca precisaria de equipagens de recompletamento; novo voluntariado foi aberto e pilotos começaram a ser mandados aos EUA para treinamento, Mais uma vez fui voluntário e, finalmente, ao final de janeiro de 1945

fui transferido para o 1º Gp Av Ca e mandado aos EUA para treinamento que só terminei no segundo semestre desse ano, alguns meses após o término da guerra.

Eu havia voado 93 missões de patrulha anti-submarino, pelas quais recebi a medalha Cruz de Aviação “fita B”, com quatro estrelas.

Logo após a entrada dos Estados Unidos na guerra, 7 de dezembro de 1941, com o ataque japonês a *Pearl Harbor*, tornou-se evidente a necessidade de proteger o tráfego marítimo que fluía através do Estreito do Atlântico e também de impedir que navios do Eixo por aí passassem, ligando a Europa ao Oriente, em busca de suprimento, para a Alemanha, das matérias-primas de que necessitava.

A Marinha dos EUA deslocou, para o Atlântico Sul, a Força Tarefa 3 com essa incumbência.

Com o agravamento das operações submarinas, quer alemãs quer italianas, na área, essa Força Tarefa foi elevada de nível, passando a ser a 4ª Esquadra em 1º de março de 1943, integrando a Força do Atlântico Sul, com Quartel-General sediado na Praia da Boa Viagem em Recife (PE).

Nesse período, havia o risco de a Alemanha invadir a costa africana, visando a um futuro desembarque na América do Sul (Brasil).

Para fazer face a todas essas possibilidades, a Força do Atlântico Sul recebeu, sob seu comando, diversos elementos, quer americanos quer brasileiros.

Do lado americano ficava a 4ª Esquadra, composta de elementos navais e, principalmente, da *Fleet Air Wing 16* (Brigada Aérea), comandada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Rossamore D. Lyon.

Do lado brasileiro ficaram sob seu comando operacional: O 1º Grupo de Bombardeio Médio – 14 aviões *Lockheed PV-1 “Ventura”*, com sede em Recife (PE) e o 2º Grupo de Patrulha – 13 aviões *Consolidated PBY-5 A “Catalina”*, com sede no Galeão (RJ).

Logo no início, em março de 1941, ficou decidido ampliar a formação de pessoal, tanto de equipagens de vôo como de terra e administração, bem como atualizar os meios aéreos e preparação da reserva. Para tanto foram adotadas diversas providências. Para a Escola de Aeronáutica foi autorizada a transferência de cadetes da Escola Militar e aspirantes da Escola Naval que a desejasse (2º e 3º anos), todos para o 2º ano da Escola de Aeronáutica, além de civis engenheiros ou cursando o último ano da faculdade.

No 1º ano da Escola de Aeronáutica, foram matriculados os alunos aprovados no concurso para a Reserva Naval Aérea no final de 1940 e os sargentos do Exército, servindo na Aviação Militar e que satisfizessem determinadas condições.

Na Escola de Intendência do Exército, foi matriculado certo número de alunos que, ao final do curso, foram incorporados ao Quadro de Intendentes da Aeronáutica.

Foi, de imediato, criada a Escola de Especialistas da Aeronáutica, funcionando nas antigas instalações da Escola de Aviação Naval no Galeão. As aulas para diversas especialidades tiveram início no ano de 1941.

Ao final do ano de 1941, com a previsão de que não seriam formados aviadores na quantidade necessária e em tempo útil, entendimentos com o Governo dos EUA levaram a FAB a mandar elevado número de jovens aos Estados Unidos, para freqüentar os cursos de pilotos militares nas escolas de aviação do Exército e da Marinha daquele país.

Os que não atingiam os padrões exigidos para o vôo eram transferidos para outras escolas, onde recebiam treinamento em diversas especialidades, sendo, ao final dos cursos, declarados aspirantes especialistas: mecânicos, rádio, fotógrafos, meteorologistas, comunicações etc..

Logo a seguir a FAB criou, no Brasil, os CPOR (Cursos de Preparação de Oficiais da Reserva), que ficaram instalados no Galeão (Primário), São Paulo (Básico) e Porto Alegre (Avançado).

Até o final da guerra, em maio de 1945, foram brevetados, como aspirantes aviadores, da ativa, 269, da reserva 375. A formação de oficiais da reserva continuou até 1947.

Para complementar as necessidades de pessoal especializado, foi criada em São Paulo, junto com escola especializada dos Estados Unidos, a Escola Técnica de aviação, mais tarde fundida com a Escola de Especialistas da Aeronáutica e transferida para Guaratinguetá (SP).

A instrução do pessoal, oficiais e graduados, nos modernos processos de utilização do material que vinha sendo recebido deu-se em quatro bases: Aviação de Patrulha – Natal (RN), Aviação de Caça – Recife (PE) e Santa Cruz (RJ).

O pessoal que se destinou ao 1º Grupo de Aviação de Caça foi todo treinado em bases do Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos: Flórida, nos Estados Unidos, Aguadulce, no Panamá, e Suffolk, nos Estados Unidos. Alguns dos oficiais que chegaram ao 1º Grupo de Aviação de Caça, na Itália, como recompletamento, eram originários dos cursos de CPOR nos Estados Unidos.

Poder Aéreo é o conjunto de meios e pessoal de que dispõe uma nação para garantir a segurança de seu espaço aéreo e permitir suas ações aerotáticas e aeroestratégicas, em caso de conflito armado contra um possível inimigo.

Os meios incluem: indústria aeronáutica, material e pessoal de vôo, sistema energético de combustíveis, infra-estrutura de apoio e tudo o mais que se fizer necessário para que a Força Aérea, o braço armado do poder, possa operar com eficiência.

Ao serem declarados o Estado de Beligerância e a Guerra, respectivamente, a 22 e 31 de agosto de 1942, a FAB não dispunha de nenhuma unidade aérea em condições de entrar em operação. Seus aviões eram todos obsoletos e suas tripulações sem nenhum treinamento de emprego militar.

A Base Aérea de Natal foi, sem dúvida, a mais importante de todas as que existiram no Brasil. Talvez nem tanto por integrar a rede de segurança da defesa do Hemisfério na América do Sul, mas por sua condição de apoiar e permitir a ligação aérea com a África e a Europa. É também de Natal que decolou, provavelmente, o maior número de missões (americanas e brasileiras) anti-submarino de toda a guerra. Isto inclui missões voadas por aviões e por *Blimps*. Ainda de Natal decolaram missões, voadas pela Marinha dos Estados Unidos, que afundaram submarinos alemães; alguns aviões foram perdidos por ação da artilharia antiaérea desses submersíveis.

Quanto ao nosso relacionamento com as tropas aliadas no Nordeste, em Natal e Recife, o contato era muito pequeno, a não ser na parte operacional.

Em Recife, nossa Unidade, 1º Grupo de Bombardeio Médio, recebia do QG da 4ª Esquadra, via rádio, as ordens de missão e a ele remetíamos nossos relatórios.

No vôo, éramos controlados por todo o sistema de tráfego aéreo operado pela *USAAF*, ao longo da costa, desde o Amapá. No tocante às missões, nosso contato era diretamente com o QG da Praia da Boa Viagem.

No solo, recebíamos dos americanos suprimentos para nossos aviões e auxílio na manutenção especializada. Eventuais contatos sociais eram poucos. Eles moravam em suas instalações, separadas das nossas e, lá, tinham seus ranchos, cassinos e cinemas que funcionavam de acordo com seus hábitos próprios.

A organização das Forças Armadas dos EUA, Marinha ou Força Aérea, operava de maneira extremamente eficiente. Em qualquer base que se chegasse, os procedimentos eram exatamente iguais; tudo funcionava como se as organizações ali estivessem havia anos. O tráfego aéreo era controlado em qualquer lugar de forma absolutamente padronizada, permitindo que quase um milhar de aviões, em média, fluísse, diariamente, através do corredor Natal-Dacar, com a maior facilidade e com um mínimo de incidentes e/ou acidentes. Nas operações de patrulha, todos os seus esquadrões, de Belém ao Rio de Janeiro, agiam de acordo com normas padronizadas e o controle exercido, a partir de Recife, pelo Comando da 4ª Esquadra, mostrou-se muito efetivo.

Merecem referência especial todas as equipagens da FAB que, em aviões monomotores, desarmados e sem a menor possibilidade de uma ação qualquer contra um submarino, caso o encontrassem, voaram centenas de horas, muitas

vezes a mais de 100 quilômetros da costa. Muito especialmente à equipagem que, no dia 29 de setembro de 1944, decolou em avião *North American AT-6*, monomotor, para uma dessas missões e não regressou. Foram nossas únicas vítimas da Patrulha: aspirante-a-Oficial aviador RC, José Viriato Bandeira Duarte e o 3º sargento Q-Av Raul Ferreira de Mello Júnior.

Também referência especial ao Tenente Dornelles, abatido pelos alemães na Itália. Foi uma figura singular. Inteligente, dos primeiros de nossa turma, ficou como instrutor na Escola de Aeronáutica, quando fomos declarados aspirantes aviadores em 30 de setembro de 1942. Ele, eu e outros mais ficamos no estágio primário, dando instrução, em *Fairchild PT-19A*, para os cadetes do 1º ano da Escola.

Voando em uma mesma esquadrilha de *Vultee BT -15*, ele na ala esquerda e eu na direita, assistimos ao acidente que, na decolagem, vitimou nosso colega Eduardo Pires de Sá.

Fomos transferidos para a Unidade Volante da Base Aérea de Natal. Ambos fomos designados para trasladar aeronaves dos Estados Unidos para o Brasil. Éramos ainda aspirantes.

No Nordeste, fizemos patrulha e voamos os novos aviões que estavam sendo recebidos. Em especial o *Curtiss P-40*, o mais moderno caça da FAB, iguais aos que, na China, voavam os americanos; conhecidos como os Tigres Voadores.

Em dezembro de 1943, é criado o 1º Grupo de Aviação de Caça. O Dornelles foi voluntário e eu o levei à base americana, em Natal, para embarcar com destino ao Panamá, onde faria o treinamento de caça. Nesse momento, ele pediu-me que tirasse sua fotografia; deu-me um estilete que tinha nas mãos e disse: “como não voltarei, fique com isto como lembrança”. Esta peça se encontra em exposição no Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos.

Do Panamá seguiu para Suffolk, nos EUA. Voou o *Republic P-47* e embarcou para a Itália. Foi servir na Esquadrilha Amarela, da qual acabou comandante.

Em 26 de abril de 1944, foi abatido pela artilharia antiaérea alemã. Repousa no Monumento aos Pracinhas.

Como mensagem final, de tudo que me foi dado ver nesses sessenta anos decorridos desde a criação das Forças Aéreas Nacionais (20/01/1941), logo depois transformadas em Força Aérea Brasileira pelo Decreto 3.302, de 22 de maio de 1941, o que mais me impressionou foi o paulatino desaparecimento do espírito militar dos seus elementos componentes.

Já no período da guerra, 1941-45, tirante os que se dedicavam à patrulha e os que se encontravam no Teatro da Itália, foi aos poucos desaparecendo a mentalidade de que uma força aérea existe para entrar em combate quando e se necessário.

O crescimento das linhas do Correio Aéreo Nacional (CAN) e as do Transporte voadas pelos aviões maiores, em.especial as que se destinavam ao estrangeiro, começaram a agir como pólo de atração: o sonho de todos era voar no CAN e no Transporte.

Servir nas Unidades de Patrulha, Bombardeio, Ataque ou Caça era um sacrifício; ali se voava pouco e não se viajava.

Logo depois surgiu a figura do *checador* do DAC (Departamento de Aviação Civil). Esta ampliou o horizonte das viagens e sua freqüência.

Servir no DAC, nos SERAC's e em outras repartições, em que todas as atividades são civis, em que não se pensa em dar tiro ou jogar bomba, veio completar o quadro da *civilização, apaisanamento ou desmilitarização* do oficial aviador .

É verdade que sempre tivemos unidades aéreas de combate, de caça, de patrulha, de bombardeio, em que se viveu e vive o Espírito Militar; aquelas em que se treina para a guerra.

Refiro-me à grande parcela que voa aeronaves de transporte; que vive ligada ao componente civil do Ministério da Aeronáutica (DAC, SERAC's etc); àqueles que chegaram a altos postos sem nunca haverem disparado uma metralhadora, jogado uma bomba ou lançado um foguete, àqueles cuja função é *checado*r do DAC.

Refiro-me em especial àqueles cujo objetivo principal era voar as linhas do Correio Aéreo Nacional, voar linhas de Transporte.

Refiro-me àqueles para quem servir nas unidades de combate era um sacrifício, em que as horas voadas não eram muitas, mas eram de aviadores militares.

A separação do componente civil do Ministério da Aeronáutica com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil, ora em andamento, deverá proporcionar a oportunidade para que todos os militares da Força Aérea Brasileira se dediquem à sua missão constitucional, que é assegurar o domínio do ar. No cabeçalho de nossos documentos e no cimo de nossas carteiras de identidade é a mensagem que posso deixar.

Capitão-de-Fragata Raul de Castro e Silva*

Natural da Cidade do Rio de Janeiro – RJ. Ingressou por meio de exame de admissão na Escola Naval em 1939, tendo sido nomeado Guarda-Marinha em julho de 1943. Logo após receber a espada, embarcou a bordo do cruzador *Bahia*, em serviço de guerra, escoltando comboios Rio – Recife – Rio. Permaneceu embarcado até julho de 1944, quando foi fazer um Curso de Tática Anti-Submarina em Recife, tendo viajado a bordo da corveta *Camaquã*, como passageiro. Nessa viagem, no dia 21, a *Camaquã* naufragou, tendo os tripulantes sido resgatados pelos demais navios de escolta. Por ter sobrevivido ao naufrágio, foi designado para fazer um curso nos EUA, visando à sua preparação para o recebimento de contratorpedeiros de escolta, durante o qual também realizou o Curso de Tática Anti-Submarina, em Key West, EUA. Ficou embarcado no destróier de escolta *Baependi* até 1945. Em 1946, regressou à cidade do Rio de Janeiro, sendo designado para Divisão de Instrumentos Náuticos da Diretoria de Hidrografia e Navegação com a responsabilidade de instalação, manutenção e reparo dos instrumentos de navegação de nossos navios. Permaneceu nessa função por sete anos, quando foi instrutor de oficiais do Curso de Hidrografia e Navegação, por cinco anos. Em seguida, serviu na Diretoria de Comunicações. Posteriormente, embarcou no cruzador *Barroso*, como encarregado de Navegação. Em 1958, foi designado instrutor de Navegação do navio-escola *Custódio de Melo* e, em 1959, Instrutor da Escola Naval. Passou para a reserva em 1960, no posto de Capitão-de-Fragata. Recebeu as seguintes medalhas no período de guerra: Medalha de Bronze da Força Naval do Nordeste e a Medalha da Força Naval do Sul. Na vida civil, criou a Indústria Brasileira de Instrumentos de Navegação – INBRASIN.

---

* Náufrago, em 21 de julho de 1944, da Corveta Camaquã, entrevistado em 30 de maio de 2001.

Às vezes, costumo meditar sobre a nossa efêmera vida e os seus intrincados sistemas de controle sobre o nosso destino. Estará ele predeterminado ao nascermos? Creio que não, mas às vezes chego a pensar que pode haver tal controle.

Hoje, à luz da engenharia genética, sabemos que, ao sermos gerados, nossos genes já estão definidos, num assombroso processo que foge à nossa capacidade de compreensão. Por essas maravilhas e por muitas outras, as grandes inteligências que o nosso planeta já produziu costumam afirmar que quanto mais o homem estuda e aprende, mais ele se aproxima de Deus, como o grande Criador de tudo que nos cerca.

Assim, dentro desse aspecto material da vida, estou certo de que os nossos genes irão, ao longo da nossa existência, definir o nosso desenvolvimento, a nossa saúde, como já definiram que iremos nascer à semelhança de nossos pais, ou mesmo sofrendo os efeitos de alguns de nossos ancestrais, e tudo o mais ligado e completamente ligado à nossa vida material, ou seja, ao nosso corpo.

Sobre o aspecto material, realmente existe um forte determinismo, um caminho preestabelecido, que poucos podem alterar ou dele fugir. Digo, hoje, que é de se esperar, para mais uns poucos anos, que esse determinismo possa ser amplamente alterado, conseguindo-se evitar o surgimento de doenças degenerativas decorrentes de termos recebido de nossos antepassados genes defeituosos.

Assim, no aspecto material, o que vem escrito com tinta indelével poderá, com grandes possibilidades, vir a ser alterado num futuro próximo.

No aspecto espiritual, ligado ao que realizamos ou deixamos de realizar, para mim pouco mais existe do que probabilidades. Quantas vezes temos de tomar decisões, meditamos, pensamos, analisamos as diversas alternativas do problema e escolhemos a solução errada. Falta de sorte? Em grande parte, sim. Quantos, sem tanto merecerem, tudo conseguem ao longo da vida sem grandes esforços, enquanto outros, que muito lutam, perdem sempre. A sorte derrota todas as probabilidades, quando assim o deseja, e quem joga *poker* conhece esse fato muito bem.

Certas coincidências, porém, também contrariam as probabilidades e, às vezes, empurram-nos numa determinada direção, para o nosso bem ou para o nosso mal, porém de forma inexorável.

Em relação ao naufrágio da CV *Camaquã*, ocorreu comigo uma série de coincidências, que fortemente influenciaram, da forma mais positiva, toda a minha vida.

Vou narrar a história dessas coincidências e, dentro desse relato, contar os fatos ligados ao naufrágio da CV *Camaquã*, mesmo sabendo que outros colegas já escreveram sobre o assunto. Estou certo de que, embora todos presentes a um mes-

mo evento, cada um terá vivenciado experiências um pouco diferentes, não havendo, assim, redundância, com mais um depoimento sobre o assunto.

A CV *Camaquã* naufragou no dia 21 de julho de 1944, ao largo da costa do Recife, Pernambuco, às 9 horas e 45 minutos da manhã, e no acidente morreram o Comandante do navio, CC[1] Gastão Monteiro Moutinho, o Chefe de Máquinas, 1º Tenente Rubens Poggi Figueiredo, além de mais 31 membros da guarnição.

Não me recordo bem da data, mas por volta de 1942, quando ainda cursava o 2º ano da Escola Naval, fui designado para participar da Mostra de Armamento da CV *Camaquã*, tendo me cabido a honra de içar a bandeira do *Jack*[2] no mastro de proa. Com isso, assisti e participei do nascimento oficial do navio, "recebimento de sua alma" que todos a têm.

Passou-se o tempo e estamos agora em plena guerra, como 2º Tenente a bordo do CL[3] *Bahia*.

Certo dia, fui informado de que, na próxima estada do navio no porto do Recife, deveria desembarcar para fazer um curso de guerra anti-submarina. Entretanto, ao chegarmos ao porto do Rio de Janeiro, o CL *Bahia* recebeu ordens para levar um destacamento do Exército para Porto Alegre, deixando, assim, de regressar rapidamente para Recife.

Desembarquei e determinaram que me apresentasse em uma corveta da classe Carioca, cujo nome não me lembro, que deveria seguir para Recife. Porém, uma contra-ordem determinou a minha apresentação à CV *Camaquã*. O navio deveria desatracar às 8 horas, do dia 18 de julho de 1944.

Preocupado em não perder a hora, ajustei dois despertadores para às 5 horas e 30 minutos, bem cedo, prevendo possíveis problemas de condução. Nenhum dos dois despertadores tocou, tendo sido acordado pelo barulho característico do início das obras num prédio vizinho em construção. Fiquei apavorado. Um 2º Tenente recém-saído da Escola Naval perdendo o navio em época de guerra! Consegui chegar à CV *Camaquã* às 8 horas e 20 minutos. A mesma ainda estava atracada ao cais N da Ilha das Cobras, devido a um defeito no sonar. Fui chegando, subindo a bordo e os técnicos da Diretoria de Eletrônica da Marinha saindo. O navio desatracou em seguida.

Era do conhecimento de todos que as corvetas da Classe Carioca, os primeiros navios construídos no Brasil, jogavam muito, às vezes 45º, ou mesmo mais, para cada bordo, mas isso não preocupava a ninguém.

---

[1] CC – Capitão-de-Corveta

[2] Bandeira do *Jack* – bandeira do cruzeiro ou bandeira do mastro de proa

[3] CL – Cruzador Ligeiro

Fiquei alojado no camarote do espardeque[4], a bombordo[5] (BB), havendo outro simétrico a boreste[6] (BE).

Acordei no dia 21, passamos o comboio para a escolta norte-americana e demandamos o porto do Recife. O CC Moutinho, o mais antigo dos comandantes dos navios da escolta, deu liberdade de ação, e todos os navios seguiram escoteiros para o porto. A CV *Camaquã*, a mais veloz, estava um pouco à frente dos demais navios.

O mar não chegava a ser tempestuoso, porém era de grandes vagas, pelo través de BB.

Eu acabara de tomar banho e estava me vestindo. Repentinamente os livros que estavam numa estante, na antepara (parede) longitudinal do camarote, caíram. Assustei-me, já que tal fato nunca ocorrera antes ao longo da viagem, que era toda a minha experiência no navio. Saí pela porta para o convés e pude ver o navio fazendo uma curva e fortemente adernado para BE, como que tentando recuperar o seu equilíbrio. Havia sido colhido por um vagalhão e estava "adormecido"[7], com uma banda de cerca de 70º. Fiquei observando e a banda aumentava cada vez mais. O mar já invadira o convés e em seguida o próprio canhão da proa.

Nessa altura, já não havia dúvidas; o navio estava emborcando rapidamente.

Pulei a amurada e, à medida que o navio ia virando, eu ia subindo pelo casco. O navio, como se diz na gíria naval, havia feito da quilha o portaló local, no convés, por onde se entra e se sai do navio.

Estava de pé, sobre a quilha, e ao meu lado outro membro da guarnição, que havia feito o mesmo! Soube, depois, de que se tratava de um sargento que não sabia nadar e que se afogou. Chegamos a trocar algumas palavras e ele estava completamente tranqüilo, o que hoje, informado que ele não sabia nadar, parece-me impressionante.

Com 21 anos e ainda em excelente forma física, raciocinei com extrema tranqüilidade que, naquele momento, o mais importante seria manter a minha integridade física, evitando ferimentos. Pensei em dar um mergulho, procurando evitar a sucção que ocorre quando um navio afunda, porém considerei o perigo de não dar impulso suficiente e cair sobre a bolina. A solução que me pareceu a mais oportuna foi me colocar de quatro e ir descendo pelo casco, até alcançar a bolina, para então me lançar ao mar, e foi o que fiz.

---

[4] Espardeque – superestrutura central do navio

[5] Bombordo (BB) – lado esquerdo do navio, olhando da popa para a proa
Popa – parte posterior do navio, oposto à proa.
Proa – parte anterior do navio, à frente de qualquer coisa

[6] Boreste (BE) – o mesmo que Estibordo, ou seja, lado do navio à direita de quem olha da popa para a proa

[7] Navio "adormecido" – aquele que aderna e não retorna; fica inclinado e não volta

Eu estava agora no mar, com vagas enormes e sem possibilidades de receber qualquer ajuda, pelo menos imediata; na realidade, todos estavam na mesma situação e não dispunham de recursos adicionais para ajudar o próximo. Comecei a nadar para o nada, já que estávamos a trinta milhas da costa, passei por um escaler[8] que flutuava emborcado. Pessoas tentavam ao menos se agarrar, numa grande agitação, cena que já vira antes, em filmes sobre naufrágios.

Calmo e tranqüilo, nadei ao largo do escaler e encontrei um pequeno estrado de banheiro, ao qual me agarrei. Nesse instante ouvi um pedido de socorro; olhei na direção do grito e notei que alguém estava se afogando. Larguei o estrado, nadei na sua direção e segurei-o, dando pernadas para me manter na superfície, quando as cristas das ondas me alcançavam. No início consegui me manter na superfície, mas aos poucos fui me cansando e ao mesmo tempo senti que o meu náufrago já estava praticamente morto. Foi um trágico momento de decisão, já que seríamos nós dois ou só ele, que, para mim, já estava afogado. Larguei-o. Ele começou a afundar direto, totalmente inerte, sem qualquer reação. Tentei agarrá-lo novamente, segurando-o pelos cabelos, o que não mais me foi possível. Vivi uma experiência terrível, ao ter a vida de alguém nas mãos e não poder fazer coisa alguma.

Foi impressionante como o vento separou os náufragos rapidamente. Senti-me só, esmagado psicologicamente por não ter podido salvar o meu náufrago, a quem não conhecia, porém o instinto de conservação falou mais alto e comecei novamente a nadar para o nada, agora sem o meu estrado. Um pouco adiante encontrei uma pequena gaveta de mesa de cabeceira; peguei-a, coloquei-a emborcada no mar e, com isso, consegui um novo auxílio. Rapidamente o ar se escoava pelas frestas do fundo e eu a emborcava novamente, economizando as minhas forças, que deveriam durar até não sei quando. Felizmente, a água não estava gelada.

Não cheguei a pensar nos perigos que nos cercavam a todos, as bombas de profundidade, algumas nos paióis, outras montadas nos seus sistemas de lançamento. Elas, como o seu nome indica, explodem em decorrência do aumento da pressão hidrostática, à medida que vai afundando. As profundidades de explosão são ajustadas por sistemas externos, que regulam a pressão da mola que vai ser comprimida pela pressão hidrostática. Quanto maior a pressão, maior será a profundidade de explosão.

A entrada de água para o acionamento do sistema de disparo é fechada por um pino de segurança, que é degolado no momento do lançamento das bombas, que são tambores que rolam sobre trilhos, caindo no mar pela popa, uma de cada bordo, ou são lançadas por morteiros em Y, pelos costados de BB e BE. Ao serem lançadas,

---

[8] Escaler – pequena embarcação, ordinariamente de remos, para serviço de navio

os pinos de segurança são degolados, e o sistema fica apto a funcionar, ao ser alcançada a profundidade de ajuste.

Uma única bomba que viesse a explodir mataria a todos aqueles que estivessem dentro d'água. A explosão gera uma onda de choque de impacto monstruoso, tão forte que destrói o casco resistente de um submarino. Felizmente, os sistemas de segurança funcionaram e nenhuma bomba explodiu.

O outro grande perigo, os tubarões, também não chegou a ser lembrado, pelo menos por mim. Não nos atacaram, talvez em decorrência da existência de óleo na superfície ou pela Providência Divina.

Cerca de meia hora depois, ou talvez menos, surgiram o "caça-pau" *Jutaí* e o "caça-ferro" *Graúna*, comandados pelos capitães-tenentes Silvio de Magalhães Figueiredo e Álvaro de Rezende Rocha, respectivamente. O caça *Jutaí*, de menor porte e mais ágil, salvou todos os sobreviventes.

Os caças avistaram, ao se aproximar, algo inusitado, parecendo um submarino sem torreta, e investiram a toda a força, em postos de combate. Mais uma vez escapamos de sermos atingidos, caso eles tivessem aberto fogo.

No instante do naufrágio, no camarote de BE, simétrico ao meu, estavam o 1º Tenente Antônio Bastos Bernardes, o 1º Ten Rubens Poggi Figueiredo e o Guarda-Marinha (GM) Pedro Ferreira Moreira. Quando o navio emborcou, a água fechou a porta do camarote, que estava entreaberta. O 1º Ten Bernardes, mais próximo à porta, conseguiu sair, porém o Tenente Poggi e o GM Moreira ficaram presos.

Contam, não sei se é verdade – o hoje Comandante (Cmt) Pedro Moreira diz que não –, que os seus colegas de turma, na Escola Naval, brincavam com ele, que tinha quadris volumosos, dizendo "se um dia o seu navio for a pique, você não vai poder sair pela vigia". Preso, dentro do camarote, O GM Moreira vislumbrou uma claridade, verificou que era uma vigia e que estava aberta, mergulhou e passou pela mesma. Já o 1º Ten Poggi, um pouco mais gordo, não conseguiu e ficou preso para sempre. Dizem que por onde passa a cabeça de homem, passa o corpo. Parece impossível, porém creio que se trata de uma afirmação verdadeira, comprovada pelos fatos acima.

Há ainda outro aspecto extremamente trágico a relembrar. A praça de caldeiras ficava bem abaixo da linha d'água e o acesso era feito através de uma pequena câmara, com duas portas, uma para o corredor do navio e a outra para dentro da praça. O sistema se destinava a evitar a perda de pressão de ar quando alguém entrava ou saía da praça, que trabalhava pressurizada. Com o emborcamento, quem estava de serviço deve ter despencado, ficando também preso no seu interior. Muito embora o navio não tivesse sido alagado de imediato, pois não havia sido

avariado, eles não puderam sair –estavam no escuro, já que os geradores devem ter parado –, ficando sem controle da situação e impossibilitados de qualquer ação. A partir do momento em que a água começou a invadir a praça, e isso com certeza ocorreu, muitos devem ter ficado flutuando num colchão de ar e puderam respirar até que tudo acabou. Provavelmente, se muitos se mantiveram vivos algum tempo, a agonia dessa gente foi terrível. Felizes aqueles que morreram logo, em decorrência da queda, e que não sofreram a angústia da morte próxima e inexorável, sem a menor esperança de socorro.

Essa imagem, que não vi, que apenas idealizo, perseguiu-me por toda a minha vida e, a partir de uns poucos anos para cá, passei a ter sonhos angustiantes, com situações de prisão dentro d'água, acordando sobressaltado, até que, numa noite, sofri um abalo mais forte. Acordei sob forte *stress* com falta de ar, que perdurou por alguns dias. Felizmente, um tratamento médico me devolveu a tranqüilidade psicológica.

Dos cerca de cem homens da guarnição, morreram 33, inclusive o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Eu acabara de assistir à morte da CV *Camaquã*, tendo tido também, por obra do destino, como mencionei anteriormente, a oportunidade de estar presente ao seu nascimento, na Mostra de Armamento, quando icei a bandeira do *Jack*.

Como disse no início deste depoimento, para mim, o destino é fruto de probabilidades associadas ao temperamento de cada um, sendo as ocorrências, muitas das vezes, o resultado do que cada um aceita arriscar mais ou assumir tarefas mais difíceis. Mas há casos impressionantes, em que somos levados a uma situação, em face de um intrincado sistema de fatos coincidentes, totalmente independentes de nossas atitudes voluntárias.

A história da minha vida, quanto a muitos de seus aspectos, está intimamente ligada à CV *Camaquã*. Assim:

– Aos 10 anos de idade, um amigo de meu pai leu a minha mão e afirmou categoricamente que eu morreria aos 21 anos, mas que isso dependeria da profissão que eu viesse a escolher. Escolhi a Marinha de Guerra e naufraguei quatro dias antes de completar 22 anos.

– O CL *Bahia* teve sua estada no porto do Rio de Janeiro dilatada em conseqüência de ordens para escoltar um destacamento do Exército até Porto Alegre. Em decorrência dessa demora, fui desembarcado, com ordens de seguir para Recife num navio da escolta do próximo comboio. Fui designado para me apresentar a uma corveta da classe Carioca, porém, dado a problemas técnicos do navio, que estava docado, fui apresentado à CV *Camaquã*.

– Os dois despertadores, que ajustei para às 5 horas e 30 minutos, não despertaram, e acordei às 7 horas. Teria com certeza perdido o navio se não tivesse ocorrido um defeito no sonar. Cheguei às 8h20min, exatamente no momento em que os técnicos da Diretoria de Eletrônica da Marinha estavam deixando o navio, após o reparo.

– Após o naufrágio, todos os oficiais sobreviventes, da CV *Camaquã* e do Navio Auxiliar (NA) *Vital de Oliveira*, foram designados para realizar cursos nos EUA, para o futuro recebimento de DEs (Destróieres de Escolta). Quando nos EUA, fiz um curso na *Sperry Gyroscope Company* sobre agulhas giroscópicas, em Nova York. Gostei do assunto e, como resultado, servi por sete anos na Diretoria de Hidrografia e Navegação, como encarregado da Divisão de Instrumentos Náuticos.

Tornei-me o único técnico em instrumentos de navegação do Brasil, não só por meus próprios méritos, mas também porque ninguém mais tivera a oportunidade que me foi dada. Com tais conhecimentos técnicos, resolvi passar para a reserva o mais breve possível, logo que completasse os 25 anos de serviço, para poder aplicar tal experiência e conseguir uma boa situação financeira, o que todos almejam na vida, além de outras coisas. Isso me levou a montar, anos depois, uma fábrica de instrumentos de navegação, um sucesso em termos técnicos e um fracasso em termos comerciais, em face do fim do milagre brasileiro, no final da década de 1970.

Assim, o naufrágio da CV *Camaquã* definiu a minha vida, pelo menos até os sessenta anos.

Tal concatenação de fatos coincidentes, todos me levando à montagem da minha fábrica, é, para mim, algo realmente impressionante, e, para completar, todos esses acontecimentos somente me levaram a montar a empresa porque eu tinha ainda um temperamento de pioneiro e a certeza de que venceria qualquer obstáculo que viesse a surgir no caminho do sucesso.

Interrompo aqui o meu relato para apresentar, nesse ponto, o relatório – mais completo, especialmente nos aspectos técnicos – do Capitão-de-Mar-e-Guerra (CMG) Antonio Bastos Bernardes, que viveu o naufrágio da CV Camaquã como membro da tripulação, depois de participar de todas as operações de guerra do navio.

O oficial que faz esta comunicação outro mérito não tem a não ser o de ter vivido o doloroso episódio do naufrágio da corveta Camaquã *e de estar, naquela ocasião, já embarcado há um ano e dez meses, tendo tomado parte na totalidade das operações de guerra da* Camaquã**,** *que foram muitas e valiosas, como esforço militar da Marinha Brasileira, durante a Segunda Guerra Mundial, no Teatro de Operações do Atlântico Sul.*

No dia 21 de junho de 1944, às 9h45min, a trinta milhas a leste do Porto do Recife, na latitude 08°07'S e longitude 34°21'W, quando 40 minutos antes fora rendi-

da na escolta do comboio JT[9]*-38, naufraga a corveta* Camaquã, *adernando violentamente para boreste, por ação do mar.*

Lamentavelmente, ao findar a escolta de seu qüinquagésimo e derradeiro comboio, em poucos segundos, a corveta Camaquã *estava completamente adernada, sua quilha tristemente se confundia com a linha do horizonte. Em poucos minutos, talvez 15 ou 20, afundava completamente de popa para proa.*

A rapidez do acidente e suas circunstâncias não permitiram que fosse ordenado Postos de Abandono. Assim, nosso próprio Comandante, o saudoso Capitão-de-Corveta Gastão Monteiro Moutinho, o Primeiro-Tenente Rubens Poggi Figueiredo, homens da guarnição, como também algumas praças em trânsito, não conseguiram se safar e muitos dos que tentaram não puderam se valer, eficientemente, dos meios de salvamento.

Tivemos a nosso favor, o que diminuiu a extensão da tragédia, a presteza com que fomos socorridos pelos CS[10] Graúna *e CS* Jutaí, *que faziam parte da escolta juntamente com a corveta* Camaquã *e o CS* Juruena.

O CS Jutaí, *que por sorte navegava na nossa esteira, avistou a* Camaquã *já com a quilha para cima, poucos minutos, portanto, depois de adernada.*

Comunicando-se com o CS Graúna, *aproximaram-se.*

O CS Graúna, *tendo no comando interino o então Capitão-Tenente Álvaro de Rezende Rocha, ficou evoluindo em torno dos náufragos, espalhados pela superfície do mar, enquanto o CS Jutaí, comandado pelo Capitão-Tenente Sylvio Magalhães de Figueiredo, aproximava-se para recolher os sobreviventes. Às 13 horas do mesmo dia, todos já tinham sido recolhidos. Setenta e oito pelo Jutaí e um pelo Graúna.*

O esforço e dedicação dos oficiais e guarnição desses dois navios foram exemplares. Por certo levará, mais tarde, a fazer comentários, não podendo deixar de assinalar que o Graúna *somente recolheu um homem porque seu regime de motores, mesmo a menor velocidade, era perigoso ao se aproximar muito, o que não era necessário, pois o* Jutaí *já se desincumbia da missão, eficientemente. Dissemos que a rapidez do socorro restringiu a extensão da tragédia, mas infelizmente não foi possível evitar-se que várias praças, durante esse período, morressem, já excluídos os que não puderam abandonar o navio e com este afundaram.*

Os trágicos lances ocorridos durante e após o naufrágio relataremos posteriormente. Exporemos, também, o ponto de vista sobre as causas do acidente, do então Primeiro-Tenente de trinta anos atrás, alicerçado pela já enfraquecida me-

---

[9] JT Identificação dos Comboios, que iam escoltados do Rio de janeiro para Trindade

[10] CS – Caça-Submarino

mória de um Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm), mas que procurou reforçá-la com alguns dados pesquisados e algumas informações fornecidas por colegas que participaram, direta ou indiretamente, desse episódio doloroso, que toda a Marinha Brasileira crê, sinceramente, como uma fatalidade a ser registrada na nossa História, como digna e heróica.

Dissemos fatalidade por assim crermos, pois a Camaquã *não foi abatida em ação de guerra. Afirmamos, também, que foi digna e heróica porque regressava de seu último comboio, sem jamais ter perdido sequer um navio, cumprindo assim todas as suas missões com eficiência.*

A história completa da Camaquã *deverá ser contada, um dia, talvez por alguém com maiores qualidades de pesquisa e narração. Acreditamos que isso deva ser feito, não por falsa modéstia, porque modéstia não demonstramos, ao dizer que, por aquele saudoso navio, conseguimos a Medalha de Guerra de Serviços Relevantes e, portanto, Serviços de Guerra Relevantes, a* Camaquã *os prestou.*

Devemos repetir Serviços Relevantes porque, sendo dos primeiros navios a compor a Força Naval do Nordeste, tomou parte em cinqüenta comboios em mais de seiscentos, entre mercantes, navios de guerra auxiliares e transportes militares. Cumpriu, ainda, 15 patrulhas anti-submarino, inúmeros exercícios, aproximadamente, 260 dias de mar, com mais de cinqüenta mil milhas navegadas.

A CV Camaquã *(C6), da classe CV Carioca (C1), juntamente com as CV* Cananéia *(C2),* Camocim *(C3),* Cabedelo *(C4) e* Caravelas *(C5) receberam a classificação de corveta em substituição a de navio-mineiro pelo Aviso 163, de 11 de janeiro de 1944, do Exmo Sr Ministro da Marinha.*

No livro História da CV Carioca*, no Capítulo II, lê-se:*

"O atual Carioca *é um navio mineiro de pequena velocidade, destinado à operação de base.*

E o primeiro da série de seis iguais mandados construir pelo Exmo Sr Ministro da Marinha, Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, no programa de 1937".

O navio-mineiro Camaquã*, construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, teve sua quilha batida a 2 de outubro de 1938, sendo lançado ao mar a 16 de setembro de 1939 e incorporado à Esquadra em 7 de junho de 1940.*

Como navio-mineiro é incorporado à Força Naval do Nordeste, criada pelo Aviso 762, de maio de 1942, juntamente com os navios-mineiros Carioca, Caravelas *e* Cabedelo*; os cruzadores* Rio Grande do Sul *e* Bahia, *assim como Caça-submarinos* Javari *e* Jutaí.

Em 19 de outubro de 1942, embarcamos na Camaquã *e, dois dias depois, a 21 de outubro, suspendemos do porto do Recife, sob o comando do então Capitão-de-*

Corveta Celso Aprígio de Macedo Soares Guimarães, escoltando dez navios mercantes até o porto do Rio de Janeiro.

Neste porto, o navio atracado no cais do Arsenal de Marinha entrou em reparos nas máquinas e caldeiras, além de sofrer as seguintes e importantes transformações:

– Retirada dos trilhos de minas;

– Abertura da borda na popa;

– Colocação simétrica na popa de duas calhas para lançamento de bombas de profundidade;

– Montagem de dois morteiros em Y para lançamento de bombas de profundidade.

Ultimadas as modificações acima citadas, no dia 23 de novembro, largou o mesmo cais para escoltar um comboio, também de dez navios, até o Porto do Recife.

Desta data em diante, inicia a Camaquã *uma longa série de operações de comboio e patrulhas anti-submarino, na área da Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Fernando de Noronha, até o dia 23 de janeiro de 1943, quando foi designado para escoltar o Comboio TB-2, chegando ao Porto do Rio de Janeiro em 2 de fevereiro.*

No Arsenal de Marinha entrou, novamente, em reparos e recebeu um conjunto de equipamentos de escuta submarina, cuja denominação simples é SONAR. Com sua capacidade de ação anti-submarino bastante ampliada, largou do porto do Rio de Janeiro no dia 6 de março, em escolta para Salvador, retomando suas operações de escolta e patrulha submarina na área Bahia-Pernambuco.

A Camaquã *toma, neste período, parte em mais de 15 comboios já organizados com os prefixos BT (Bahia-Trindade) e TB (Trindade-Bahia). É interessante lembrar que a Força Naval do Nordeste procedia, na altura do porto do Recife, a rendição de suas escoltas pelas da Marinha americana.*

No início de julho deste mesmo ano, isto é, 1943, a ação de ataques submarinos inimigos se estendeu ao sul de Salvador, e, conseqüentemente, foram organizados os comboios JT (Rio de Janeiro-Trindade) e TJ (Trindade-Rio de Janeiro).

Nossa ação passou, então, a ser a escolta e, portanto, a proteção dos comboios do Recife ao Rio de Janeiro e vice-versa. Estendeu-se drasticamente o nosso Teatro de Operações. Passou-se a operar em distâncias náuticas de 1.095 milhas, quando, até então, normalmente operávamos em distâncias de 345 milhas, aumento, portanto, de mais do triplo.

Dilatou-se, imensamente, a ação da Força Naval do Nordeste, nesta época, embora já reforçada por caça-submarinos recebidos dos Estados Unidos. Primeiramente da Classe Jutaí e posteriormente da Classe Graúna. Cumpre ressaltar que, mesmo assim, era imprescindível a participação dos navios-mineiros. Estes teriam que operar na distância já mencionada de 1.095 milhas, mas que, por força dos

traçados das derrotas dos comboios, dos planos de ziguezague, das condições de mar e vento e de outros fatores esporádicos, levavam comumente os navios a navegar de 1.400 a 1.500 milhas.

Esse esforço foi particularmente intenso para os navios-mineiros que, por suas características inerentes à sua classe, dispunham de uma autonomia ou raio de ação. No máximo de 1.820 milhas.

Acresce à circunstância, que este resultado foi conseguido com o navio em sua primeira experiência, portanto, com suas caldeiras completamente limpas, o que, é óbvio, não se podia manter seguidamente, mas sim dentro da rotina de manutenção, condicionada às ordens de operação.

A autonomia residual, nestas circunstâncias, era pequena, podendo se estimar em 250 milhas.

Prosseguimos, assim, reportando-nos à nossa premissa de relatar o acidente do ponto de vista de trinta anos atrás.

A Força Naval do Nordeste tinha e devia operar com navios-mineiros nestas condições, e as operações se seguiram dentro dessas estreitas margens de autonomia.

A capacidade profissional, a dedicação e o ânimo combativo de nossos oficiais, sargentos e praças foram demonstrando que podíamos levar a termos as missões a nós confiadas.

Nestas condições adversas, cumprimos as missões de escoltar 26 comboios JT e TJ. O 27º e os subseqüentes não puderam mais contar com a CV Camaquã, mas suas irmãs de classe lá estavam navegando, nas mesmas condições, as longas 1.500 milhas.

A Marinha de Guerra Brasileira, na sua Força Naval do Nordeste, perdia, assim, por uma fatalidade própria das operações de guerra, uma de suas unidades que não registrou a perda sequer de um dentre os seiscentos navios confiados à sua proteção.

Como dissemos, o navio e seus companheiros de escolta, ao serem rendidos a trinta milhas a leste do porto do Recife, tomaram o rumo oeste para demandar o mesmo porto.

Estava navegando no mar de intensidade de pequenas vagas (3 a 4) e ventos fracos de sudeste (3 a 4). Essas condições de mar e vento não nos inquietava, tanto assim que estávamos em regime normal de viagem, procedendo limpeza e arrumação do navio, tendo ainda os oficiais e guarnição franqueada a aguada para higiene pessoal.

O Comandante, CC Gastão Monteiro Moutinho, e o Imediato, o então Capitão-Tenente Maurício Dantas Torres, experimentados oficiais, o segundo já exercendo sua função há bastante tempo, não sentiram necessidade de medidas especiais, uma vez que, como dissemos, a situação de navegabilidade era idêntica a tantas outras já ocorridas anteriormente. Nada ameaçava o navio, tanto que nosso Comandante, tam-

bém Comandante de escolta, dera liberdade de ação para outros navios demandarem o porto, não determinando formatura, o que seria indicado em caso de condições adversas, para se garantir o apoio mútuo.

Navegamos, assim, talvez uns quarenta minutos, rumo oeste, pegando o mar da alheta para través de BB, quando até então antes da mudança de rumo o pegávamos da alheta para través de BE.

Subitamente sobreveio uma série síncrona de três grandes vagalhões mortos; o primeiro passou adernando bastante o navio, mas não perigosamente. O segundo também o adernou, a ponto de descobrir a tomada d'água de refrigeração do condensador, que ficava a BB, muito abaixo da linha d'água, provocando a perda de sucção da bomba de circulação do condensador e, conseqüentemente, fazendo com que a mesma disparasse.

Esse fato, embora já tivesse ocorrido anteriormente, em outras viagens, inquietou o Comandante que, já com o oficial de serviço, o 2º Tenente Ivan Gouveia Laboriau, procurava diminuir a velocidade e guiar para BB, para aproar ao mar. O navio voltou ao equilíbrio; a bomba do condensador voltou em carga. Adernou para BB, quando então o terceiro vagalhão colheu e, em pouquíssimos segundos, tombá-lo completamente para BE.

Dissemos no princípio e, repetimos, que estes vagalhões se formaram súbita e fatidicamente em sincronia tal, que tirou do Comandante qualquer possibilidade de manobra para aproar ao mar e diminuir a velocidade, a fim de aquilatar melhor as novas condições de mar e a situação de equilíbrio do navio.

O navio fora abatido, mas em nossa opinião achava-se nas mesmas condições de equilíbrio, isto é, as mesmas condições de lastro, como estivera em muitas viagens anteriores, tendo os tanques de óleo do duplo fundo praticamente consumidos, os tanques de óleo diesel e tanques de equilíbrio quase completos.

A prática tinha-nos demonstrado que lastrar os tanques de óleo já consumidos traria problemas posteriormente. A necessidade de manter o navio pronto no porto obrigava o reabastecimento imediato, e a extração do lastro de água salgada não se podia fazer completamente, ficando sempre pequena quantidade d'água nos tanques. Essa água residual, embora em pequena quantidade, vinha se misturar ao óleo, com os balanços sucessivos, provocando o apagamento dos maçaricos e, conseqüentemente, a perda de pressão do vapor das caldeiras, a ponto de parar o navio em alto-mar, em plena operação. As precauções eram, então, de economizar o óleo ao máximo, gastando o mínimo de água, mantendo-se um regime de velocidade, com uma caldeira para cumprir as operações, isto é, as derrotas e os planos de ziguezague.

O navio, assim, terminava todas as suas missões em situação de equilíbrio que podemos considerar entre navio com deslocamento normal e navio em situação aliviada. Se consultarmos a tabela de experiência de estabilidade, verificamos que esta situação de equilíbrio não seria muito diferente se o mesmo tivesse de operar dentro das condições de sua classe original, isto é, navio em sobrecarga com minas. Desejo repetir que estamos procurando apenas dar um relato do ocorrido que, por certo, de tão doloroso a reação psíquica e o tempo tenham enfraquecido. Nessa linha de conceito continuamos narrando, agora, as cenas de tristeza e de grandiosidade que se seguiram.

O navio aderna, adormece e recebe uma massa violenta de água no convés de popa de borda de baixa altura, que contribui muito para o desastre. Essa mesma massa d'água, com o navio ainda em seguimento, vai levando vários homens que estavam neste convés, embora outros, com impressionante vivacidade e agilidade, tinham conseguido se safar das coberturas abaixo.

O 1º Tenente Rubens Poggi Figueiredo, o Guarda-Marinha Pedro Ferreira Moreira e eu, oficiais do navio, estávamos dentro do camarote a BE, que ficava na superestrutura, na altura do convés de proa. Junto à porta, por fora, estava o 1º Tenente Oyama Sonnenfield de Matos, oficial em trânsito. Este último saiu pelo convés para a proa, até ser colhido pela avalanche d'água que o atirou ao mar. Nós três ficamos dentro do camarote, sendo que eu, agarrado à porta, mergulhei com o navio e só vim à tona, com muito esforço, quando o navio perdeu o seguimento. O Poggi e o Moreira ficaram presos dentro do camarote, no colchão de ar que se formou. O Moreira mergulhou duas vezes até encontrar a vigia do camarote e por esta se safou; o Poggi, embora usando de toda serenidade e esforço, não pôde sair e, dolorosamente, afundou com o navio.

O imediato Dantas Torres, o 2º Tenente Raul de Castro e Silva, oficial em trânsito, e o Capitão do Exército Alberto Marques Lima, também em trânsito, estavam no camarote de BB, também dotados de calma e perfeito controle emocional, passaram por cima do casco e daí se atiraram ao mar. No passadiço, estavam o Comandante Moutinho, 2º Tenente Laboriau e o timoneiro cabo Agostinho. O Comandante, por força do desequilíbrio do navio, feriu-se e ficou preso no passadiço, sendo impossível apurar as causas do acidente. O Tenente Laboriau e o timoneiro cabo Agostinho, abrindo com facilidade a porta do passadiço a BB, safaram-se, uma vez que o Comandante, reconhecendo a impossibilidade de se salvar, tinha ordenado que eles abandonassem o navio. Morria, assim, nosso Comandante, com dignidade exemplar, tragado pelo mar, assim como tantos outros de seus subordinados.

Por BB também se safou, brilhantemente, o pessoal de quarto de serviço, nas máquinas, já que a porta de acesso, que era por BB, estava aberta. O mesmo não

podemos dizer do pessoal de quarto de serviço na caldeira, que, por força das condições técnicas, tinha duas portas estanques fechadas, e assim tivera morte horrível.

Praticamente todos os oficiais e homens da guarnição que se livraram atiraram-se n'água e procuraram afastar-se do navio. Poucos homens, uns quatro ou cinco, não o fizeram, talvez devido a uma inibição de seu sistema nervoso, que não os permitiu fazê-lo.

O sentimento unânime da necessidade de afastar-se do navio era motivado pelo medo de explosões da caldeira e bombas de profundidade ou ainda por medo da sucção que o navio viesse a provocar no seu afundamento.

Felizmente, as explosões não aconteceram. A caldeira, devido à entrada d'água pela chaminé, esfriou-se gradativamente, sem provocar rompimento dos tubos. As bombas de profundidade não explodiam por motivos que explicaremos posteriormente, pois como encarregado de Armamento que éramos, poderemos fazer uma apreciação técnica mais detalhada.

Como disséramos anteriormente, em cinco minutos o navio virara completamente, ficando flutuando mais 15 ou 20 minutos, por ação dos colchões de ar que se formaram no seu interior. Nos primeiros cinco minutos, todos os que se safaram já estavam ao largo e procuravam se valer dos precários meios de salvamento, tendo antes se livrado dos uniformes e sapatos, ficando de camisetas, calções ou cuecas. Dissemos, acima, precários meios de salvamento por vários motivos. Os salva-vidas ficavam em grande parte em suportes, no teto das cobertas abaixo, e nele ficaram presos. Os poucos salva-vidas das cobertas acima flutuaram, mas foram insuficientes, e é preciso fazer aqui uma importante anotação.

O navio tinha uma guarnição normal de oitenta homens, entre oficiais, sargentos e praças, mas nesta viagem ainda conduzia quarenta oficiais e praças a mais em trânsito. Era normal a condução pelos navios de homens em trânsito, uma vez que era intensa a movimentação de pessoal para o Norte, Recife e Natal, a fim de formar as guarnições dos novos navios a serem incorporados, ou refazer as tripulações de navios já em operação. Mas nesta viagem, o número de pessoal em trânsito ultrapassou muitíssimo o habitual.

Ficamos nadando, ou melhor, procurando flutuar o máximo de tempo, até que muitos como eu fomos nos valendo de todos os objetos que encontrávamos ao redor, além dos escassos salva-vidas. Tudo o que flutuasse, à medida que se iam desprendendo do navio, servia como apoio, tais como: remos, estrados de madeira, caixas etc. Eu mesmo, depois de vinte minutos, vali-me de um remo.

O escaler do navio flutuou, porque estava solto de suas peias para limpeza do espardeque, sendo isso mais uma prova de que o estado do mar não inquietava.

Infelizmente pouco nos serviu, pois emborcou momentos depois devido ao mar e ao excessivo número de homens. Isso se deu apesar de toda a recomendação feita pelo imediato Dantas Torres, que, mantendo o sangue-frio, procurou orientar os homens na sua utilização, especialmente os mais cansados.

Com a perda do escaler e continuando escassos os objetivos que poderiam dar condições de flutuação nas ondas e ventos de alto-mar, muitos homens, traídos pelo cansaço e sistema nervoso, foram perecendo. Dissemos traídos pelo sistema nervoso porque é natural, numa circunstância tão dramática como aquela, que isso aconteça. É preciso ressaltar, a bem da verdade, que a grande maioria do nosso pessoal comportou-se exemplarmente. Todos procuraram ajudar-se mutuamente, especialmente com palavras de ânimo, o que foi um dos fatores importantes para limitar a extensão da tragédia.

A aproximação dos navios CS Graúna *e CS* Jutaí *trouxe esperança e restaurou o ânimo de muitos. A ação do CS* Jutaí *foi a mais importante por motivos já expostos. Seu Comandante e o Imediato Fernando Gonçalves Reis Vianna, orientando o navio, com seus oficiais e sua guarnição, mostraram um alto grau de eficiência na faina. Eles sabiam da necessidade de presteza no recolhimento dos náufragos e o fizeram. Mas sabiam, também, que não podiam manobrar tão rapidamente a ponto de ferir algum deles. Do* Jutaí, *o então Guarda-Marinha Cecil Godofrey Holmes e algumas praças atiraram-se nas água na ânsia de prestar socorro.*

Uma balsa lançada pelo mesmo CS Jutaí *também concorreu para ajudar os náufragos, além de vários salva-vidas e bóias lançados também pelo CS* Graúna.

Dos que se salvaram, nenhum apresentou ferimentos graves, o que implica dizer que não fomos atacados por peixes ou queimados por águas-vivas.

Terminada a faina de salvamento, o CS Graúna *e o CS* Jutaí, *o primeiro com um náufrago e o segundo com 78, demandaram o porto do Recife.*

Nos Subsídios para História Marítima do Brasil*, lê-se na página 108, a respeito da Guarnição do* Camaquã*:*

– Oficiais:	*Soma 08*
– Comandante:	*Capitão-de-Corveta: Gastão Monteiro Moutinho*
– Imediato:	*Capitão-Tenente: Maurício Dantas Torres*
– Encarregado de Máquinas:	*1º Tenente Rubens Poggi Figueiredo*
– Oficiais	*1º Tenente Antonio Bastos Bernardes*
	1º Tenente Oyama Sonnenfield de Matos
	2º Tenente Ivan Gouveia Laboriau
	2º Tenente Raul de Castro e Silva
	Guarda-Marinha Pedro Ferreira Moreira

– 1º Sargento	*3*		
– 2º Sargento	*5*		
– 3º Sargento	*9*	*Soma*	*17*
– Cabos			*09*
– Marinheiros de 1ª Classe			*15*
– Marinheiros de 2ª Classe			*40*
– Grumetes			*18*
– Taifeiros			*10*
– Total			*117*

A respeito de Mortos no cumprimento do dever*, lê-se nos mesmos subsídios, nas páginas 109, 110 e 111, o que o Boletim do Ministério da Marinha, número 32, de 10 de agosto de 1944, publicara a respeito do soçobro da corveta* Camaquã*, ou seja, a lista oficial que registra a morte de dois oficiais, sete sargentos, dois cabos, 19 marinheiros e três taifeiros, perfazendo um total de 33 militares, cujos nomes são os seguintes:*

– Oficiais

– Capitão-de-Corveta: Gastão Monteiro Moutinho

– 1º Tenente: Rubens Poggi Figueiredo

– Sargentos e Cabos

– 1º Sargento: Pedro Bartolomeu

– 2º Sargento: Marcos Gonçalves Pinto

– 2º Sargento: Hedonal Pedro da Silva

– 3º Sargento: João José de Queiroz

– 3º Sargento: Carlos de Azevedo Carvalho

– 3º Sargento: Antônio Rozendo da Silva

– 3º Sargento: Martiniano Moreira da Silva

– Cabo: Urias Antônio de Souza

– Cabo: Euclides Eufrásio Lopes

– Marinheiros de Primeira Classe

– Manobras e Reparos: Sadi Pereira Lessa

– Artilheiro: Milton Corrêa Lima

– Sinaleiro: Luiz Ribeiro do Prado

– Máquinas: Valdemar Auto Simas

– Telegrafista: Enéas Freire de Rezende

– Máquinas: Celestino Bispo dos Santos

– Marinheiros de Segunda Classe

– Artilheiro: Pedro Gonçalves Guerra

– Telegrafista: Domingos Elias de Almeida

– Manobras e Reparos: José Faustino de Santana
– Sinaleiro: Onam Gomes de Sena
– Máquinas: Antônio Gomes
– Máquinas: Pedro Ferreira
– Eletricista: Nazareno de Freitas Fernandes
– Artilheiro: Jackson Simões
– Grumetes
– Genésio Soares
– Silvio Ferreira
– Orlando Loureiro
– Odilon Silva Amaral
– Lupiciano Rego Dantas
– Taifeiros
– Antonio Marques de Souza
– José de Souza
– Raimundo Câmara

A essa lista devemos acrescentar a morte de dois náufragos desconhecidos. Dois humildes brasileiros que, somados a um terceiro, que se salvou, eram civis clandestinos em um navio mercante do comboio que se dirigia para os EUA, cujo Comandante solicitara ao nosso, e fora atendido, que os transbordassem para o nosso navio, dois dias antes do naufrágio.

Disséramos que as bombas não explodiram. A rotina, conforme instruções sugeridas pela esquadra americana, era manter um padrão de bombas, isto é, uma série de bombas graduadas para uma profundidade média para serem prontamente lançadas em casos de ataque anti-submarino. Esse padrão poderia ser alterado, a critério do Comandante, para outros padrões de diferentes profundidades conforme fosse indicado durante o ataque. No entanto, por sugestão nossa e contrariando as instruções, eram mantidas em segurança, aguardando, assim, que tocassem postos de combate, o que impediu que uma sequer explodisse no naufrágio, o que seria um verdadeiro desastre, uma vez que isso poderia acontecer em apenas um minuto, tempo insuficiente para que o pessoal se afastasse do navio.

Essa nossa sugestão se prendia ao fato de um possível perigo de afundamento por abalroamento ou torpedeamento do navio. Dizemos isso com toda a convicção, esperando a credibilidade de todos que lerem esta comunicação, pois não nos ocorria o mínimo receio de que o navio virasse como aconteceu. O que nos preocupava, realmente, eram os perigos já apontados.

A possibilidade de navios de escolta serem torpedeados era tão considerada que, freqüentemente, usávamos, dentro da rotina de defesa, o aparelho FXR, um aparelho rudimentar, mas de comprovada eficiência, contra torpedos acústicos. O abalroamento com algum navio do comboio também poderia ocorrer, pois não possuíamos radar, e manter a posição determinada na escolta em noites escuras, muitas vezes chuvosas, procedendo ao plano do ziguezague com agulha magnética, era penoso, exigindo extrema atenção.

Em caso de desastres, acima apontados, sabíamos que as bombas que ficavam nas calhas de lançamento não ofereciam perigo, mesmo se graduadas, porque possuíam dois dispositivos de segurança que se desfaziam somente ao serem lançadas. O nosso receio era com as bombas dos morteiros que um dos dispositivos, por força das condições de lançamento, tinha que estar desfeito, restando um único. Nos morteiros em Y, esses únicos dispositivos, um de cada bomba, ficavam amarrados e se desfaziam quando as bombas eram impulsionadas, uma para cada bordo, por cargas de projeção.

No caso de acidente grave em que o navio afundasse, virando, as bombas escapariam dos morteiros e o único dispositivo de segurança iria se desfazer, provocando explosão de, pelo menos, quatro bombas, duas de cada morteiro.

Estávamos certos, pois tempos após o nosso naufrágio, quando já embarcados no CTE[11] Bocaíba, não mais como Encarregado de Armamento, soubemos que a ordem sobre a rotina de pronto uso das bombas havia sido alterada, vindo a coincidir com que fazíamos anteriormente, uma vez que tinham ocorrido dois gravíssimos acidentes com destróieres americanos, dizimando as tripulações quase na sua totalidade no Teatro de Operações do Oceano Pacífico.

Relatamos isso sem falsa modéstia, porque temos a grande satisfação íntima e, por que não dizer, o orgulho de termos concorrido para minimizar nossa dolorosa tragédia e, também, para registrar a iniciativa de um oficial de nossa Marinha que, como tantos outros, de várias maneiras e atos, concorreram para o sucesso das tarefas a nós confinadas.

Chegamos, assim, ao fim do que nos ocorre relatar, esperando, sinceramente, que no futuro sejam acrescidas à nossa comunicação mais informações, mesmo que retificando algumas, aqui apresentadas, que não tenham expressado fielmente a verdade.

A ironia não mordaz, mas própria do espírito alegre e galhofeiro da gente marinheira, apelidou a classe Carioca de classe Cambalhota, como conseqüência de nosso acidente. Desejo, compungida e sinceramente, que, se outros navios com os

---

[11] CTE – Contra-Torpedeiro

nomes da classe Cambalhota vierem a ser incorporados à Marinha de Guerra do Brasil, eles sejam guarnecidos com o mesmo amor e dedicação como foram os dessa classe, e que a avançada tecnologia moderna e o preparo profissional de suas tripulações possam levá-los a servir melhor ainda à nossa Marinha e, portanto, ao Brasil.

O meu relacionamento com a CV *Camaquã* foi renovado no dia 21 de julho de 1994, na cerimônia em homenagem aos Mortos da Marinha na Segunda Grande Guerra, quando o naufrágio daquela corveta completou o seu cinqüentenário, oportunidade em que os seus náufragos e os do NA *Vital de Oliveira* foram condecorados pela Força.

Pretendo, agora, relatar a minha ligação, tão estreita, com o cruzador *Bahia*, desde meados de 1943, quando a Segunda Guerra Mundial estava, ainda, muito presente no Atlântico Sul.

Ao terminar o curso da Escola Naval, em julho de 1943, fui designado para embarcar no CL *Bahia*, que participava de escoltas a comboios, na rota Rio-Trinidad. Era um navio velho, que antes da guerra sofrera avarias sérias em todas as suas não muito freqüentes viagens. Agora, no entanto, funcionava como um relógio bem regulado. Por quê? Porque passou a movimentar-se sempre, fazendo com que todos os pontos fracos em suas máquinas tivessem a oportunidade de se transformar em defeitos, que eram reparados. Como guarda-marinha, coube-me um camarote nas cobertas bem abaixo, sem ventilação, junto à porta da frigorífica. Pela manhã, acordava inchado, num ambiente abafado, com cheiro de verduras e legumes.

A rotina de bordo era extremamente dura. Dávamos serviço a três, ou seja, três oficiais se revezavam, os mais antigos no passadiço e os mais modernos, como eu, no tijupá[12], no serviço de vigilância. Navegávamos à noite em total blecaute, não possuíamos ainda radar e tínhamos que acompanhar o comboio, nos seus flancos, fazendo o ziguezague, para evitar ataques de submarinos.

Éramos obrigados a ver no escuro e para isso existia um treinamento, não sei se realmente para aprimorar a nossa capacidade de ver no escuro, ou se para definir quem tinha boa ou má visão noturna. Víamos vultos no horizonte, dos quais nos aproximávamos e nos afastávamos, conforme a pernada do ziguezague.

A rotina no navio era mais ou menos a seguinte, variando o horário com a época do ano:

– 0:00 às 04:00 – Serviço;

– 05:30 às 06:00 – Postos de combate. Crepúsculo matutino;

– 09:00 às 10:00 – Exercícios de Artilharia;

[12] Tijupá – Pavimento acima do passadiço, onde se instala uma ou mais estações de vigilância. Em alguns navios maiores, por vezes, é daí, e não do passadiço, que o Comandante dirige a manobra.

– 12:00 às 16:00 – Serviço;

– 17:00 às 17:30 – Postos de combate. Crepúsculo vespertino.

– 20:00 às 24:00 – Serviço.

Além disso, tínhamos os nossos trabalhos nas divisões e sobrava pouco tempo para o lazer. Nos períodos de descanso, à noite, jogava-se o *mah-jong*, não valendo dinheiro, uma vez que, na Marinha Brasileira (MB), não é permitido. Entretanto, são permitidas bebidas alcoólicas, ao contrário da Marinha norte-americana, que, pelo menos àquela época, permitia o jogo e proibia as bebidas alcoólicas. As dificuldades da vida a bordo eram vencidas pela juventude e pelo entusiasmo do grupo. Fiz bons amigos no *Bahia*, quase todos perdidos na explosão, após o término da guerra, em maio de 1955.

Se não tivesse desembarcado para fazer o curso, por ter sido náufrago da CV *Camaquã*, provavelmente teria morrido na explosão do *Bahia*, ou passado por situações muito mais dramáticas, uma vez que apenas cerca de vinte homens sobreviveram, entre os quatrocentos embarcados.

Creio oportuno relatar algo que me ocorreu e que bem pode ressaltar o efeito de uma bomba de profundidade no mar. Estava na praça de máquinas, quando em exercício, um outro navio, acerca de uma milha de distância, lançou uma bomba de profundidade. A onda de choque chegou ao *Bahia* com tal força que o navio estremeceu todo. Levei um susto tremendo, pensando, no primeiro momento, que se tratava de uma explosão por torpedo.

Acho que será interessante relembrar duas outras ocorrências, para mim e para os outros oficiais que estavam junto a mim, verdadeiramente fantásticas.

Numa noite sem Lua, estava de serviço de vigilância no tijupá, com o navio completamente às escuras, em blecaute, navegando ao largo de Cabo Frio. O mar cintilava fosforescente, de forma invulgar. Repentinamente, olhei para BB e vi uma linha brilhante se dirigindo para o *Bahia*. Pensamos todos tratar-se da esteira de um torpedo, que viria a explodir bem por baixo de onde estávamos. Contamos regressivamente o momento do impacto, impossibilitados de qualquer reação – não havia tempo para uma manobra evasiva. Terminada a contagem, nada aconteceu. Acredito que tenha sido um boto, que chamamos de toninha brincalhona, mas também poderia ser um torpedo mal regulado, que tenha passado por baixo do navio. As forças me faltaram, assim como a todos os que presenciaram o fato; todos nos sentamos, uma vez que estávamos impossibilitados de ficar em pé, com as pernas fracas.

Numa outra oportunidade, ouvimos de um vigia "mina por BB". Realmente passou por nós, cerca de uns dez metros, uma mina à deriva. Gastamos cerca de uma

hora para explodi-la com tiros de canhão 47mm e de metralhadoras. Com o término da guerra na Europa, em maio de 1945, as esquadrilhas de aviões norte-americanos deveriam cruzar o Atlântico, no sentido Dacar-Natal, com destino aos EUA. Para dar apoio a esses aviões, foram estabelecidas diversas estações ao longo do trajeto. Algumas ficaram sob a responsabilidade da Marinha Brasileira, e os nossos navios ficavam parados em cada estação por períodos de 15 dias e se comunicavam com os aviões, sendo depois rendidos por outros navios. O CL *Bahia* guarnecia a estação 13 quando explodiu.

Nessa época, eu estava servindo no Navio-Tanque (NT) *Belmonte*, um navio oficina que ficava sediado no porto do Recife, onde o Almirante Alfredo Soares Dutra hasteava o seu pavilhão de Comandante da Força Naval do Nordeste.

Quando os náufragos do *Bahia* chegaram a Recife, recolhidos pelo navio mercante *Balfe*, fui nomeado escrivão do inquérito para apurar as causas do naufrágio do *Bahia*, sendo o CMG Gerson de Macedo Soares o oficial encarregado do inquérito.

O Hospital do IV Centenário era o hospital oficial da Força Naval do Nordeste (FNN), sendo médico da Força o Dr. Romão. Os náufragos foram hospitalizados no hospital da Polícia Militar do Recife e para lá nos dirigimos, logo que eles foram liberados para prestar depoimentos. Fomos entrevistando os sobreviventes, todos em péssimo estado, não tanto em decorrência de ferimentos no momento da explosão, mas devido aos muitos dias passados em balsas salva-vidas, sem água e alimentos, sem proteção contra o Sol e principalmente em decorrência de contatos prolongados com águas-vivas – as balsas atravessaram um cardume de águas-vivas, um verdadeiro mar dentro do oceano –, que causaram fortes queimaduras no pessoal.

Os depoimentos comprovaram: tocou exercício de Artilharia, três disparos de metralhadora antiaérea e, em seguida, ocorreu a explosão. Uma onda de choque varreu o convés, no sentido popa-proa, arrasando tudo no seu caminho. Concluiu-se, ainda, que:

– a popa estava aberta em leque, tendo o *Bahia* afundado, em seguida, de popa.

– a grande maioria da guarnição conseguiu abandonar o navio e se instalar em balsas salva-vidas e puderam observar, de longe, o afundamento do navio, de popa.

– um depoimento foi fundamental para a determinação da real causa da explosão: "Eu estava no túnel do eixo do hélice no momento da explosão e a minha cabeça bateu forte no teto do túnel."

Se a sua cabeça bateu no teto, a explosão foi de cima para baixo e isso não é típico de uma explosão por torpedo, que é de baixo para cima. Ficou claro que o terceiro tiro da metralhadora antiaérea atingira uma das bombas de profundidade, fazendo-a explodir; as demais explodiram em decorrência e, daí, a popa em leque.

Essa hipótese foi confirmada posteriormente em testes feitos pela MB, os quais comprovaram a possibilidade de as bombas explodirem, se atingidas por tiros de metralhadora antiaérea.

Os demais náufragos não apresentaram informações adicionais, além das já obtidas, mas ajudaram a esclarecer aspectos associados ao sofrimento de todos, ao longo dos cerca de sete dias que permaneceram nas balsas.

Alguns não suportaram o sofrimento e, totalmente alucinados, lançaram-se ao mar, morrendo afogados. Outros bebiam a água, aumentando ainda mais a demanda de água no organismo. Não posso afirmar, mas creio que os tubarões tenham tornado mais terrível o drama daqueles homens.

Após serem ouvidos os sobreviventes, o CMG Macedo Soares me deu a seguinte ordem: "Avise o motorista para trazer o Dr. Romão", como já disse, o médico da FNN. Desci e falei ao motorista que fosse ao *Belmonte* buscá-lo e que, se ele lá não estivesse, fosse procurá-lo no Hospital do IV Centenário.

Cerca de dez minutos após a saída do motorista, o Cmt Macedo Soares deu por encerrada a visita e se dirigiu para a porta de entrada do Hospital, acompanhado do seu diretor. Considerei estranho, pois não havia tempo ainda para a chegada do Dr. Romão, mas fiquei quieto. O Cmt Macedo Soares conversava com o diretor do hospital e lhe falou: "Um dos náufragos mostrou desejo de comer mamão e eu mandei o motorista comprar um aqui por perto." Fiquei pálido e disse: "O sr. mandou comprar um mamão? Eu mandei chamar o Dr. Romão". Pouco depois chegou o Dr. Romão, esbaforido, pensando tratar-se de alguma emergência e foi difícil dizer-Ihe que ele havia sido confundido com um mamão.

Realmente, em minha defesa por tal gafe, tenho a dizer que ninguém poderia imaginar, naquela situação, que o Cmt Macedo Soares mandasse comprar um mamão. Essa confusão foi, para todos, a única amenidade, o único fato pitoresco ocorrido naquele dia.

Muito embora o sofrimento, o desconforto e todos os problemas e perigos que nos envolviam, numa situação de guerra, aquele período foi, pelo menos para mim, extremamente gratificante, em termos de auto-respeito, satisfação pessoal e sentimento do dever cumprido a todo o risco.

Nas viagens, como escolta, recebíamos a cada instante rádios cifrados, informando sobre a localização de submarinos, bem à nossa frente, porém isso não nos preocupava.

A Marinha de Guerra do Brasil, na sua guerra especial, foi um exemplo do ditado "Mais valem homens de aço em navios de madeira, que homens de madeira em navios de aço". A nossa Marinha cumpriu o seu dever, com determinação e coragem,

executando sua tarefa de proteger os navios mercantes de ataques de submarinos, bem acima de suas possibilidades materiais.

Posso estar errado, porém não me lembro de termos perdido um só navio mercante, durante o período de guerra, nos comboios sob escolta de nossa Marinha de Guerra, no trecho Rio-Recife.

Sinto-me muito gratificado por ter sido convidado para participar do Projeto História Oral da Segunda Guerra Mundial, ora em desenvolvimento pelo Exército Brasileiro, ensejando-me a feliz oportunidade de volver a um passado de marcantes realizações profissionais no Teatro de Operações do Atlântico Sul, bem como de aqui trazer o relato do Comandante Antonio Bastos Bernardes, Encarregado Geral do Armamento da corveta *Camaquã*, quando de seu naufrágio em 21 de julho de 1944, data, para nós, inesquecível.

Militares
de
Forças Aliadas

Tenente-General Vernon A. Walters*

Nasceu na Cidade de Nova York, Estados Unidos, em 3 de janeiro de 1917. Passou parte de sua adolescência na França e Inglaterra, onde aprendeu a falar francês, espanhol, italiano e alemão. Em maio de 1941, diante da escalada da guerra, obteve a anuência de seu pai, cidadão inglês, para alistar-se no Exército. Designado para o 187º Regimento de Artilharia de Campanha, foi logo depois escolhido para matrícula na Escola de Formação de Oficiais, curso que funcionava em Fort Benning, Geórgia. Realizou, em seguida, o curso da Escola de Informações Militares do Exército, em Maryland. Especializou-se em interrogatório de prisioneiros de guerra, vindo a ser instrutor desse assunto na Escola de Informações Militares. Em 1943, foi Ajudante-de-Ordem do General Mark Clark, então Comandante do V Exército, ao qual a FEB ficou subordinada. Em agosto de 1944, foi designado Oficial-de-Ligação junto à FEB. Após três anos na aditância militar da Embaixada americana no Brasil, participou, em 1948, da implantação e do desenvolvimento do Plano Marshall de Recuperação Européia. Em 1951, foi transferido para o QG da OTAN, sob o comando do General Eisenhower e foi seu assistente especial, quando ele elegeu-se Presidente dos Estados Unidos. Em 1960, foi nomeado Adido Militar na Itália por três anos e, de 1964 a 1967, no Brasil, quando foi promovido a General. Antes de ocupar o cargo de Adido Militar na França, em 1967, realizou um estágio no Vietnam. A partir de maio de 1972, foi Vice-Diretor da Agência Central de Informações – CIA, quando foi promovido a Tenente-General. Deixou o Exército e a CIA em julho de 1976. Após ter deixado o Serviço Ativo do Exército, foi Embaixador do Governo dos Estados Unidos junto a ONU e à Alemanha. Recebeu as medalhas Cruz de Combate, de Campanha e de Guerra, todas da FEB.

---

* Oficial-de-Ligação norte-americano, entrevistado em 21 de março de 2001.

Entrei no Exército americano num momento em que era menor do que o da Bélgica; após três anos o número de integrantes passou para nove milhões. O fato de conhecer oito línguas afetou toda a minha vida militar, porém o maior problema que tive foi manter minha credibilidade com o Exército, porque eu era soldado. Quando fui nomeado Diretor Adjunto da CIA recebi a minha terceira estrela de General, penúltimo grau da hierarquia militar dos Estados Unidos. Servi ao meu país por cinqüenta anos, quase um quarto da nossa independência.

Um ambiente de grande sentimento isolacionista havia nos Estados Unidos quando estourou a Segunda Guerra Mundial. O comentário geral no país era do tipo: "Os europeus logo estarão fazendo a guerra novamente." Nós, americanos, acreditávamos que aquela situação não nos dizia respeito. Porém, aos poucos, fomos percebendo o que representava Hitler e, quando começaram a bombardear as cidades inglesas, o neutralismo tendeu a desaparecer. É o caso de Portugal com o Brasil, alguma coisa que não se pode descrever, mas que é diferente dos outros.

O Presidente Roosevelt aproveitou para dar toda a ajuda possível à Inglaterra. Quando houve o ataque de Pearl Harbor, acabou o isolacionismo nos Estados Unidos, e o Presidente disse: "Temos que vencer a Alemanha, principalmente porque esta é mais perigosa e está mais perto da bomba atômica do que o Japão". Diante disso, a grande concentração de esforço foi sobre a Alemanha, sem esquecer o Japão, com o qual nós tivemos uma guerra naval como também terrestre, bastante considerável. Basta dizer que no Pacífico tínhamos trinta e duas divisões de Infantaria e blindadas e na Europa eram 69, quer dizer, um terço do esforço, mais ou menos, contra o Japão.

Nessa época, início da década de 1940, servia no Centro de Treinamento de Informações Militares em Camp Ritchie, Maryland. Já havia cumprido missão de interrogatório de prisioneiros de guerra no Norte da África. Um dia, em abril de 1943, recebi uma missão do Pentágono, junto à delegação portuguesa em visita de dois meses aos Estados Unidos. Ordenaram-me que eu comparecesse às nove horas da manhã, do dia seguinte, para acompanhar aquele grupo de oficiais portugueses. Acreditei que fosse um mal-entendido, pelo fato de não falar português. O Coronel argumentou que por eu ter conhecimento da língua espanhola, italiana, francesa e outras, teria sido o escolhido. Disse-lhe que apesar de gostar muito das canções da Carmen Miranda, não compreendia o que ela cantava. O Coronel interrompeu-me, dizendo que realmente há um engano: "Você pensa que está sendo convidado para comparecer aqui amanhã às nove horas. Não. Você está recebendo uma ordem".

Conforme determinado, acompanhei os portugueses durante dois meses e percebi que realmente a diferença das línguas não é tão grande, porque 80% das palavras são identificadas por quem conhece espanhol.

Concluída minha missão com os portugueses, retornei a Camp Ritchie. Os portugueses tinham escrito uma carta muito carinhosa, relatando que eu havia falado bem o português corrente. Em decorrência desse fato, não houve discussão sobre quem seria esse novo "Camões" do Exército americano: Tenente Walters.

Dentro de um mês, fui designado novamente para missão similar, desta vez acompanhando o Ministro da Aeronáutica brasileiro, Pedro Salgado Filho. O Ministro desembarcou em Miami, onde fui recebê-lo. Ele vinha visitar as bases aéreas americanas.

Não muito tempo depois, fui novamente convocado, desta vez para acompanhar o Ministro da Guerra, General Eurico Gaspar Dutra, em visita aos Estados Unidos.

Eu vivia procurando um jeito de escapar de Camp Ritchie, até que consegui ir para Fort Leavenworth, com um pequeno grupo de praças que falavam português, a fim de montar um curso para os oficiais brasileiros.

Nessa oportunidade conheci muitos daqueles que se tornariam meus amigos íntimos na Itália, com a FEB. Travei conhecimento com o Tenente-Coronel Humberto de Alencar Castello Branco, que viria a ser o Oficial de Operações da Divisão brasileira na Itália e, anos mais tarde, Presidente da República.

Ainda em Leavenworth, de repente recebi ordem de seguir para o Rio de Janeiro, a fim de acompanhar o futuro Comandante da FEB em uma visita de reconhecimento no Mediterrâneo.

No Teatro de Operações, tive contato com várias personalidades que acompanharam a Missão Militar Brasileira de Observação. Primeiro, Eisenhower, em Argel, que era o Comandante em Chefe do Teatro. Fiquei muito impressionado pela confiança e sensação de poder e competência que ele irradiava. Depois o General Mark Clark, na Itália, cujo comando serviu a FEB. Era uma figura imponente, sua presença despertava atenção. Oficial muito competente, combatera e fora ferido na Primeira Guerra Mundial. Sempre exigiu, e geralmente obteve, o máximo daqueles que serviam sob seu comando. Trabalhar com ele representou uma nova dimensão em minha carreira.

Aprendi muita coisa durante o tempo em que servi com o General Mark Clark. Até então, eu não tinha experiência no tratamento com oficiais de patente elevada, mas em virtude de minhas funções, inevitavelmente, entrei em contato com toda a espécie de autoridades.

Eu devo confessar que, como jovem Oficial, depois da Campanha do Norte da África fui enviado de volta aos Estados Unidos com a finalidade de ensinar o interrogatório de prisioneiros de guerra, porém o que me interessava naquele momento eram as promoções e as medalhas, poucas nos Estados Unidos e muitas na linha de frente. Logo após meu regresso dessa viagem, ouvi o boato de que o General Clark tinha-me indicado para ser seu Ajudante-de-Ordens no V Exército norte-americano.

Como Ajudante-de-Ordens do Comandante-em-chefe, eu tinha muitas facilidades para resolver problemas. Todas as vezes em que telefonava para uma das seções do Estado-Maior do V Exército, dizia: "Fala o Ajudante-de-Ordens do Comandante", e tudo o que eu solicitava era prontamente atendido. Algumas vezes tinha dificuldades, pois minhas funções estavam longe de ser fáceis, pois o General era um homem que dificilmente se satisfazia. Qualquer resultado que não fosse cem por cento perfeito provocava nele comentários azedos ou irônicos. Hoje, estou certo de que me tornei muito mais atento aos detalhes e muito mais eficiente depois daquele período.

Foi um período da minha vida que aprendi mais do que em qualquer outro. O General Clark era um homem muito difícil e exigente. Fiquei desesperado e, em um determinado dia, decidi apresentar a minha demissão. Após longo silêncio, ele explicou: "Você não se demite quando tem vontade, eu o jogo fora quando achar conveniente." Em outra ocasião, falou-me: "Você acha que eu não sou razoável? Você deve lembrar que há ocasiões em que tenho que dar ordens que provocarão a morte de muitos jovens e eu não posso compartilhar essa responsabilidade com alguém. E cada vez que você achar que eu não sou razoável, lembre-se disso."

Recordo-me que depois da guerra convidei a filha dele, Anne, para almoçar. Ela perguntou: "Como foi com o papai?" Respondi: "Difícil". Em seguida, ela me contou um pensamento do General: "Papai sempre dizia que para fazer o Quartel-General funcionar é apertando os parafusos dos Ajudantes-de-Ordens." Então, retruquei dizendo-lhe: "O seu pai trabalha conforme os seus princípios."

Uma semana, quando o General Mascarenhas chegou à Itália, abordei-o e lhe disse que precisava de alguém que soubesse informá-lo sobre o que precisasse. Posteriormente, tomei conhecimento de uma carta do General Mascarenhas ao General Clark, solicitando que eu fosse designado como Oficial-de-Ligação junto à Divisão brasileira, em virtude de meus conhecimentos de português e da minha experiência no V Exército, acrescentando que tal designação permitiria resolver muitos problemas dos brasileiros.

Minha transferência foi efetivada a 21 de agosto de 1944, mas antes de partir arranjei um jipe novo, um lampião Coleman e um forno, a fim de prevenir-me contra uma possível falta de eletricidade e também para esquentar minhas rações, se necessário. Meu receio era não me habituar com o processo brasileiro de consumir as rações recebidas dos depósitos norte-americanos. Permaneci com a Divisão até o fim da guerra.

A 20 de setembro de 1944, o General Clark veio inspecionar a FEB e, antes de regressar, falou a um numeroso grupo de brasileiros. Disse-lhes da magnitude da

tarefa que tinham pela frente e agradeceu-lhes por terem vindo participar da luta comum. Durante o discurso, o General fazia algumas pausas, dando-me tempo para a tradução, e terminou com as seguintes palavras: “Tenho ainda uma coisa a acrescentar: promovi o Capitão Walters ao posto de Major.”

Fiquei tão surpreso que não repeti em português o que ele acabara de dizer. Tendo percebido a omissão, o General reclamou em voz baixa: “Olhe aqui, Walters, quando eu disser uma coisa, faça o favor de traduzir.” Cumpri a ordem imediatamente. Ele então tirou do bolso a folha de trevo dourada, insígnia de Major, e a colocou na gola de minha camisa, dizendo algumas palavras amáveis a meu respeito, inclusive que esperava que eu continuasse cumprindo meu dever, agora com as responsabilidades maiores do novo posto. Minha surpresa foi tamanha, que nada mais encontrei para dizer-lhe do que um simples obrigado e a promessa de que me esforçaria ao máximo para não decepcioná-lo.

Em meio a minha satisfação havia uma nota melancólica. Como quase todos os majores que eu conhecia já eram meio velhos, fiquei pensando se havia chegado o fim da juventude, mas esse sentimento passou rapidamente. Os brasileiros consideraram a promoção como uma atenção do General Clark para com eles. Quanto a mim, mal acreditava que, em pouco mais de dois anos, pudesse subir de Segundo-Tenente para Major.

Os comandos aliados no Teatro de Operações italiano não sabiam o que esperar de uma tropa desconhecida pertencente ao Exército, porque o Brasil foi o único país na história da América Latina a mandar gente para combater fora do continente; jamais houve outro país que tivesse tal procedimento. O Brasil queria mandar três divisões, porém não havia meios de transporte suficientes para fazer o desembarque na Normandia, então em planejamento, e transportar as referidas divisões. Dessa maneira, a contribuição brasileira limitou-se à Divisão de Infantaria e mais alguns homens, cerca de 24 mil e ainda um esquadrão da Força Aérea Brasileira.

Ate com surpresa geral para os brasileiros, a Divisão seguiu para a guerra. Diferente de outras divisões, aqueles combatentes não conheciam a neve e muito menos a dos Apeninos. Muitos soldados punham neve nas cartas e a remetiam para casa, naturalmente tornavam-na ilegível, observei isso quando trabalhei na censura de cartas.

Embora o frio constituísse uma novidade para quase todos os soldados brasileiros, a maioria provinha de zonas rurais, habituada com trabalho rude, ao contrário do que ocorria em geral nas divisões norte-americanas, não se registravam casos de frieiras nos pés, ou seja, nenhum caso de pé-de-trincheira, a doença do inverno, na Divisão brasileira. Eu me lembro quando os médicos americanos examinavam, e

surpresos disseram: "Isso é tropa de Quartel-General", interrompi dizendo: "Coronel, não diga isso em voz alta, esta Unidade saiu da linha depois de 47 dias de combate."

Minha função com os brasileiros era teoricamente de Oficial-de-Ligação, porém o General Mascarenhas me utilizava como outro assistente da Seção de Operações, cuja chefia pertencia ao Castello. Certa noite de dezembro, durante um dos bombardeios, foram atingidas diversas instalações brasileiras em Porreta Terme. Cada vez que caía uma dessas enormes granadas de 170mm mandavam um Oficial no lugar para ver o que tinha acontecido. Nesse dia, faltaram oficiais, tanto foram as instalações, que o General Mascarenhas me pediu para ir até lá. Ao retornar, fazia o relatório com o número de mortos e feridos. Acompanhava, também, todas as reuniões com chefes americanos.

Houve um episódio em que houve um grande impacto sobre os americanos. Eles sabiam que o Posto de Comando brasileiro era muito bombardeado pelos alemães, estava muito à frente e bombardeavam com um canhão muito pesado, 170mm, cuja granada tinha mais de um metro e meio de altura. O Comandante do IV Corpo de Exército, General Crittenberguer, na intenção de deixar claro ao General Mascarenhas que não havia objeções quanto à transferência para outro local, disse: "Eu sei que o funcionamento do seu Quartel-General está sendo muito mais difícil por causa desses bombardeios; caso queira, tem toda a minha licença de deslocar-se para trás, fora da zona bombardeada." O General Mascarenhas replicou, pausadamente: "General, o senhor é americano, e os americanos têm muitos comandos na Itália que podem se deslocar para frente ou para trás, e ninguém notará. Este aqui, sendo o único brasileiro, quando eu deslocar vai ser para frente e não para trás". Esse acontecimento causou uma excelente impressão.

O Coronel Castello Branco, além de ser amigo, era meu chefe imediato. Ele tinha quatro oficiais brasileiros adjuntos da Seção de Operações e de fato eu era utilizado como se fosse o quinto. Se havia alguma coisa a fazer com os americanos, eu fazia; normalmente era chamada telefônica. Eu trabalhava todos os dias, como qualquer um. Quanto ao Coronel Castello Branco, era uma pessoa extraordinária, a tal ponto que o General Mascarenhas pediu ao Presidente Vargas a promoção excepcional a Coronel, era um dos oficiais mais inteligentes que conheci na minha vida e também um homem de grande energia.

Havia em Castello Branco uma profunda dose de crença espiritual. Durante mais de um ano de convivência diária, sob a tensão dos combates ou nos contatos com norte-americanos, britânicos ou italianos, nunca vi Castello ter uma atitude menos digna ou proferir uma palavra chula. A integridade moral desse homem pairava acima de qualquer provocação. Em meio ao perigo, ele demonstrava claramente

que, como todos nós sentia medo, mas a férrea autodisciplina que sempre mantinha assegurava sua calma imperturbável e a exigia dos demais.

Cerca das duas horas de uma gelada noite de dezembro, acordei com o estrondo da Artilharia brasileira, cujos tiros estavam caindo muito próximos de nosso Posto de Comando. Preocupado, continuei dentro de meu saco de dormir, relutando em levantar, ainda que consciente de que deveria fazê-lo. Finalmente, saltei da cama e fui bater à porta do quarto de Castello Branco, mas ele não estava. Desci até a 3ª Seção e o encontrei – os brasileiros nordestinos estão acostumados com o calor –, vestindo pesado capote e visivelmente preparado para sair.

Perguntei-lhe o que estava acontecendo. Respondeu-me que não sabia, mas algo estranho provavelmente ocorrera na Ponte Silla, cerca de três quilômetros ao Norte. A seguir, perguntou-me se o acompanharia, pois o IV Corpo certamente não demoraria em me chamar, para saber o que havia. Nessa altura, não tive dúvidas de que os alemães estavam em Ponte Silla e lá seríamos recebidos por eles, mas concordei em ir.

Tentando esconder meus 1,90m atrás de seus 1,67m, saí com ele, sentei-me no banco de trás do jipe e rumamos para a Ponte Silla, enquanto o bombardeio prosseguia. Chegando à ponte, encontramos um Tenente com um grupo de soldados brasileiros. Castello interpelou asperamente o Tenente, perguntando quem era ele e o que estava fazendo ali. O oficial, em posição de sentido, informou que foram atacados por centenas de alemães altos, loiros de olhos azuis, gritando: "Heil Hitler". Castello Branco questionou o fato de ser meia-noite e o alemão usar sempre capacete. De que maneira poderiam então ver a cor dos olhos e dos cabelos? Castello Branco encarou o Tenente e disse que não havia milhares de alemães naquela frente e que, desde a Tunísia, ninguém mais gritava "Heil Hitler". O Tenente, ainda muito nervoso, insistiu em sua versão.

O Castello ordenou que voltasse para a posição imediatamente, e o Tenente assumiu uma atitude meio heróica e afirmando que estava disposto a morrer pelo Brasil, mas não queria que o seu filho ficasse órfão inutilmente. O Castello passou a mão no coldre do revólver dele e falou: "Tenente, volte já para a sua posição ou seu filho será de fato um órfão antes que amanheça." O Oficial percebeu que a ameaça não era em vão e, visivelmente impressionado pela frieza das palavras de Castello Branco, bateu os calcanhares, fez continência e, seguido por seus homens, desapareceu em silêncio em direção a seu posto. Seis semanas depois, esse mesmo Tenente foi condecorado por bravura.

É muito difícil programar as pessoas e dizer-lhes como se comportar. Naquela noite, aquele Tenente se comportou como um covarde e seis semanas depois, como

um herói. Castello era extremamente severo, porém sua calma e energia fizeram com que o Oficial e seus homens compreendessem que deveriam comportar-se como soldados do Brasil. Em nenhuma ocasião perdeu o humor e a sagacidade. Dotado de inteligência brilhante, impacientava-se com a incompetência e não tolerava a fraqueza e a mentira. Nunca hesitou em expressar seus pontos de vista, quer aos superiores hierárquicos, quer aos oficiais norte-americanos. Jamais o vi embaraçado, arrogante ou servil.

No final da guerra, quando estava no Observatório Brasileiro de Sassomolare, havia um vasilhame, algo para o transporte de gasolina ou água. Não se sabia se era água para toalete ou gasolina para utilizar na cozinha. Isso aconteceu no dia 20 de abril de 1945; de repente explodiu um bujão de gasolina de cinco galões, envolvendo-me em chamas. Consegui me livrar do fogo, enrolando-me em um cobertor que se encontrava ali perto, mas fiquei muito queimado.

Embora o posto de socorro brasileiro me tivesse prestado imediatamente os primeiros socorros, o combate estava exigindo o atendimento de casos mais graves. Consegui chegar ao meu jipe e guiar até o hospital de campanha, localizado ao Norte de Porretta. As queimaduras me doíam muito, enquanto esperava minha vez, sentado na barraca para onde eram conduzidos os que tinham ferimentos mais sérios. O que me consolava era que, embora sofrendo dores horríveis, não me encontrava em perigo de vida.

Permaneci ali, rilhando os dentes e desesperadamente procurando não demonstrar o quanto sofria. Finalmente, deram-me uma anestesia geral e me operaram. Quando recobrei os sentidos, o hospital tinha sido bombardeado e me transportaram da cama para uma trincheira, até que o fogo cessasse. Era quase como se estivesse enterrado vivo. No dia seguinte, fui evacuado para um grande hospital na praia perto de Livorno, onde permaneci até o fim da guerra, ocorrido duas semanas depois.

Estava desesperadamente ansioso para voltar à Divisão e tentei convencer os médicos do hospital de que eles, não me dando alta, estavam privando o V Exército do concurso de toda uma Divisão, uma vez que ninguém como eu poderia falar com os brasileiros. Certa manhã, um dos médicos veio até minha cama, atirou-me um exemplar do jornal *Stars and Stripes*, cuja manchete era: “*Brasileiros fazem prisioneira uma Divisão alemã*” e disse: “Eles estão, sem você, conseguindo resultados jamais alcançados no seu tempo.”

Olhei para o jornal e soube que os brasileiros haviam capturado uma Divisão alemã que, pela primeira vez, rendia-se totalmente na Itália. Era a 148ª Divisão. Por uma incrível falta de sorte, permaneci mais três semanas no hospital e perdi a maior conquista dos brasileiros.

A 12 de dezembro de 1944, os brasileiros desencadearam, sem êxito, seu ataque ao Monte Castelo, uma importante posição mantida pelos alemães. Em conseqüência do insucesso, houve um sentimento geral de frustração com amargas recriminações, não apenas entre os brasileiros, mas também em relação aos norte-americanos. Os brasileiros tiveram de atacar a elevação três vezes, a fim de conquistá-la. Monte Castelo tornou-se para eles uma espécie de símbolo; assim, quando finalmente expulsaram os alemães, sentiram-se como se tivessem exorcizado o próprio demônio que os havia detido.

A primeira tropa brasileira a entrar em linha foi um grupamento tático regimental, sob a direção do General Zenóbio da Costa, Comandante da Infantaria Divisionária, tendo sido empenhado no Vale do Rio Serchio, para adquirir gradualmente experiência de combate.

O General Zenóbio era um soldado excepcionalmente corajoso, um dos poucos homens em quem jamais percebi qualquer demonstração de medo. Certa vez, eu estava em pé junto a ele, perto de uma ponte, quando fomos surpreendidos por pesado fogo de Artilharia. Seu genro e Ajudante-de-Ordens, Capitão Rubens Vasconcellos, achava-se conosco. Parecendo ignorar as granadas que rebentavam nas proximidades, Zenóbio deu ao genro uma ordem qualquer, com a evidente intenção de afastá-lo da ponte. Certamente, não queria que ele e o genro morressem juntos. Eu, felizmente, não fui mandado para lugar algum e fiquei na ponte com ele.

O Presidente Vargas fez uma escolha muito boa entre a calma, a ponderação do Mascarenhas, a fogosidade do Zenóbio e a ponderação do Cordeiro de Faria que comandava a Artilharia Divisionária. O General Falconière da Cunha comandava o Depósito de Pessoal e outros Órgãos administrativos.

Montese, na minha opinião, foi o combate mais sério que travou a FEB. Em 14 de abril de 1945, começou a grande Ofensiva da Primavera do V Exército, com os brasileiros em linha para desempenharem seu papel, começando com o ataque à Cidade de Montese. Na noite do ataque à cidade, dois terços de toda a Artilharia alemã caíram na nossa frente. Quando a Infantaria brasileira e os anticarros norte-americanos que a apoiavam alcançaram a orla de Montese, percebi, do Posto de Observação, em Sassomolare, onde me encontrava com o General Mascarenhas e o Castello, que era notório que eles não se entendiam sobre o que iriam fazer.

O General Mascarenhas, desejando ocupar Montese antes que escurecesse, voltou-se para o Coronel Castello Branco e ordenou-lhe que fosse até lá e providenciasse, para que a Infantaria e os blindados retomassem o avanço. Castello me fez um sinal e deixamos o posto de observação, indo até o jipe, que se encontrava atrás da colina e, daí, para uma encruzilhada a meio caminho entre o cemitério e a orla da

cidade, onde tivemos de descer, pois o veículo era um alvo muito visível. Caminhando cautelosamente, passamos pelos sapadores do Coronel Machado Lopes, que estavam limpando um campo de minas e, correndo de um abrigo para outro, chegamos ao cemitério na orla oeste de Montese.

Nesse ponto, deparamo-nos com uma evidente desavença entre os comandantes das duas unidades atacantes. Rapidamente, Castello Branco explicou, eu servindo de intérprete, o que eles deveriam fazer: avançar para Montese imediatamente, ocupar a cidade antes da noite e estabelecer postos avançados ao Norte e a Oeste. Os infantes brasileiros se amontoaram sobre os blindados e as duas unidades conquistaram Montese, apesar do intenso fogo de Artilharia que varria a cidade e seus arredores. Por esta ação, Castello Branco foi agraciado com a Cruz de Combate, Primeira Classe, o único oficial do Estado-Maior da Divisão que a recebeu.

Após a guerra, o General Costa e Silva estava nos Estados Unidos e ele me disse que iria quebrar o meu "monopólio" de ser o único estrangeiro que possuía a Cruz de Combate. Perguntei-lhe que após quinze anos da guerra ele iria quebrar o meu chamado "monopólio", a favor de quem? Ele disse: "O soldado desconhecido americano do cemitério de Arlington."

Com relação às medalhas, tenho uma opinião: nem todos que as ganham as merecem e nem todos que as merecem as recebem. Eu me lembro de um conselho, do tempo em que eu era Tenente, dito por um velho General: "Walters, se você intui um sentimento irresistível de fazer alguma coisa heróica, olhe em torno de você para ter certeza de que há alguém mais antigo que você para observar este heroísmo incontrolável".

Após o ferimento, incorporei- me à Divisão em Alessandria, no Norte da Itália. Depois veio a ordem para que a FEB voltasse ao Brasil. Retornei ao Norte da Itália e, a 14 de julho de 1945, voei para o Brasil, acompanhando o General Clark, que assumira o comando do XV Grupo de Exércitos e o General Crittenberger, Comandante do IV Corpo de Exército. Eles haviam sido convidados pelo Governo brasileiro para assistir o desfile da vitória, no Rio de Janeiro.

As granadas de 170mm foram o único artigo militar alemão que os brasileiros pediram para voltar ao Brasil. Eram canhões que comprovaram ser uma arma terrível, abalando os nervos e espalhando a morte. Certa vez, uma das granadas rebentou sobre um grupo de soldados em fila para o rancho, provocando 32 baixas. O General Mascarenhas me disse: "Walters, você não pode falar com a aviação americana para acabar com esse canhão?" O bombardeio acontecia com uma regularidade de marcar no relógio, às seis horas da tarde. Todas as visitas à Divisão brasileira desapareciam antes desse horário, porque sabiam o que ia acontecer.

O Corpo de Exército me telefonou para dizer que o canhão tinha sido estourado. Então, fui muito feliz dar a notícia ao General Mascarenhas que a Força Aérea havia acabado com o 170mm. Ele respondeu-me que não acreditava, apesar de ser uma notícia oficial. Então, às seis horas da tarde, ouviu-se um estrondo. Apareceu o Ajudante-de-Ordens do General Mascarenhas, Capitão José Maria Romaguera perguntando-me se havia escutado o barulho daquele canhão que nos perseguiu, e que hoje se encontra no Colégio Militar.

Os oficiais e graduados, assim como o pracinha brasileiro eram profissionais que estavam à altura de qualquer outro no mundo inteiro. O pracinha, ainda que não acostumado à neve e à montanha, portou-se fabulosamente bem. Existe algo real a que se pode dizer, é que a única Divisão alemã que se rendeu na Itália, o fez diante dos brasileiros, e isso deve ter custado muito aos alemães para fazer.

O alemão era um grande soldado, apesar de ter muitos defeitos. Houve uma história engraçada que depois da guerra, na cidade chamada Dusseldorf, ocupada pelos ingleses, houve um jogo de futebol entre uma equipe daquela cidade e uma equipe do Exército inglês e Dusseldorf ganhou. A cidade comemorou muito no meio das ruínas, quando o inglês disse para o alemão: “Eu compreendo que vocês estejam muito felizes por terem ganho, mas é só um jogo de futebol” e o alemão respondeu: “O senhor não sabe o que significa para nós vencê-los em seu jogo nacional”; o inglês retrucou: “Sabemos, agora.”

É certo atribuir as qualidades, principalmente quando assistimos a certas películas, onde os alemães são retratados como covardes ou bobos. Se fosse o caso, não haveria mérito algum de nossa parte por tê-los vencido.

Uma fase da guerra ficou restrita a golpes de patrulha. Mais tarde, quando o avanço foi retomado, foram encontradas três sepulturas, com a seguinte inscrição em alemão: “Três bravos.” O General Mascarenhas quase chorou, soldado não chora mas as lágrimas vieram aos seus olhos; aliás de todos. Quem traduziu a inscrição para ele fui eu. A palavra alemão TAPFERE quer dizer, realmente, heróico. Era uma patrulha que tinha caído em uma emboscada e não se rendeu, combateu até o último soldado.

O que mais me impressionou na campanha da FEB foi o fato daqueles soldados tão longe de seu país, sem que houvesse realmente uma ameaça de invasão para o Brasil, combatendo pelos outros e com os outros. Foi um esforço colossal, foi o primeiro passo do Brasil no cenário mundial, foi o primeiro gesto brasileiro como grande potência mundial.

Eu sou muito agradecido de ter tido essa oportunidade que nenhum outro americano teve.

Major John William Buyers*

É natural de Juiz de Fora, MG. Filho de missionários norte-americanos, tem dupla cidadania. Ao atingir a maioridade, já residindo nos EUA, em julho de 1941 alistou-se, foi convocado e enviado para uma escola de treinamento aeronáutico-militar, em Oxnard, California. Com o ataque japonês a Pearl Harbor e o conseqüente estado de beligerância foi enviado, como cadete, para a base militar de Mather Field, ainda na California, ficando registrado na sua ficha o domínio da língua portuguesa. Graduado 2º Tenente, em fevereiro de 1942 integrou o grupo de pilotos norte-americanos que trouxe para o Brasil os primeiros dez aviões T-6, destinados a bases aéreas do Nordeste. Foi Oficial-de-Ligação do Primeiro Grupo de Caça da FAB. Passou para a Reserva no posto de Major da Força Aérea americana. É possuidor da Medalha da Ordem do Cruzeiro do Sul; da Cruz da Aviação da FAB e da Medalha de Campanha da FAB.

---

* Oficial-de-Ligação norte-americano junto ao Primeiro Grupo de Aviação de Caça, entrevistado em 16 de junho de 2001.

Vocês estão de parabéns por essa iniciativa, a de preservar a memória da glória do Brasil numa guerra inglória.

Meus pais eram de origem norte-americana, missionários da Igreja Metodista. Quando eu era muito moço nós morávamos aqui no Brasil e em algumas ocasiões voltávamos para os Estados Unidos porque o meu pai ficava por cinco anos no campo das missões e tinha direito a um ano de férias por lá.

Numa dessas ocasiões fomos para a Cidade da San Antonio, no Texas, e ficamos num colégio metodista vizinho de uma base da Foça Aérea do Exército chamada Randolph Field: aqueles aviões passando sobre nós, aquilo ficou na minha cabeça durante muitos anos.

Terminados os meus estudos universitários resolvi me apresentar numa junta examinadora para ingressar na força militar; éramos quatorze e somente quatro foram aprovados, eu entre eles.

Éramos voluntários, assim como todo piloto americano.

Fui mandado cumprir o meu treinamento como cadete em Oxnard, na California; havia os estágios primário, secundário e o avançado. No primário aprendíamos a pilotar o avião com pilotos civis; no básico, em Bakersfield, também na California, pegamos um avião mais avançado, o *Vultee* B-15, 450HP, asa baixa, os instrutores eram todos militares.

Isso foi em dezembro de 1941, quando os japoneses atacaram Pearl Harbor, e aí foi um pandemônio: cancelaram todas as férias, aceleraram as instruções, turnos seguidos, e terminamos o nosso treinamento com economia de um mês e dez dias.

Ao chegar na Base de Mather Field havia outros cadetes, de outras bases, que haviam escolhido bombardeiros. Não havia aviões bimotores suficientes em Mather Field para treinar o pessoal de bombardeio e pilotos; como a emergência necessitava mais bombardeadores, tivemos que terminar nosso treinamento em aviões T-6, monomotor, 650HP, asa baixa, hélice de passo variável, trem de pouso escamoteável e muito mais veloz do que o BT-15.

No dia 20 de abril de 1942 fui declarado 2º Tenente-Aviador da Força Aérea norte-americana.

Eu sempre dizia que falava o português; quando me formei como 2º Tenente foram pedidos sete voluntários que soubessem falar espanhol e eu já estava na lista porque o que existia era o espanhol (a capital do Brasil, para eles, era Buenos Aires).

Recebi uma carta secreta, imaginando que nos mandariam para as Filipinas, mas era para o Rio de Janeiro; recebemos aviões novos, dez T-6 pintados com as cores brasileiras.

A aviação americana era, em cerca de 95%, composta de pilotos da reserva e o meu Comandante, um 1º Tenente, não tinha nenhuma experiência de viagens internacionais; reabastecemos na Venezuela, já era tarde, e o próximo vôo duraria cerca de duas horas.

– Comandante! – Eu disse: "Aqui escurece mais cedo, não vai dar, vamos voar à noite."

Ele não se convenceu!

Levantamos vôo, escureceu, estávamos ainda sobre a Venezuela, não dava para voltar, apareceu um farol de campo de pouso e rumamos para lá: era um campo de aviação da Standar Oil, que estava esperando por um avião deles.

Eles levaram um susto, dez aviões de repente na pista!

No dia seguinte decolamos para Georgetown, na Guiana Inglesa, mas o tempo não estava bom e as comunicações eram ruins; uma muralha de nuvens nos assustou e tivemos de pousar numa praia. O meu avião capotou e foi preciso cortar um buraco na fuselagem para que eu saísse daquela posição. Pior aconteceu com um colega cujo avião entrou em parafuso na arremetida e ele faleceu.

Pedimos socorro através do "morse", a mensagem foi captada por um rádio amador da Venezuela que passou a informação para Trinidad.

Na manhã seguinte um caça nos achou; mandaram-nos um hidroavião, um médico para tentar salvar os nossos companheiros feridos, a mim também, mas sem poder encostar na praia, eles vieram num barquinho de lona que não pôde voltar ao hidro por causa da maré. Apareceu um rebocador, o barco com o cadáver do Tenente que falecera foi amarrado nele mas – já estava escurecendo – desamarrou-se e foi se afastando; na impossibilidade de resgate decidiu-se metralhar o barco e o oceano foi a sepultura do meu amigo!

Os aviões foram resgatados posteriormente por equipes de mecânicos que vieram de Trinidad e, seis ao todo, eventualmente continuaram sua viagem para o Rio de Janeiro. Outros quatro foram trazidos da América do Norte, via Golfo do México, e foram entregues em Recife. Como eu falava português e um piloto do Rio de Janeiro, o Tenente-Coronel Selzer, havia vindo de Trinidad para assumir o comando, eu fiquei sobrando. Então me mandaram para o Rio de Janeiro via Panamerican Air Lines. De Trinidad para Belém fui de avião militar e de Belém para o Rio pela Panam. Poucos dias da minha chegada ao Rio chegaram os outros seis aviões. Fiquei conhecendo a alta cúpula da FAB da época, Brigadeiro Trompowsky, Sá Erp, Neto dos Reis, Adalmar, Fleury e outros, incluindo o então Major Nelson Lavanere Wanderley, cuja amizade nos transformou em grandes amigos. Conheci também dois elementos da minha mesma patente, os segundos-tenentes Fausto Rugiero e Orleans e Bragança, que se tornaram meus amigos.

Chegamos em Recife em dez ou doze de junho de 1942. Ali permaneceram três oficiais americanos sob as ordens do Brigadeiro Eduardo Gomes: 1º Tenente Neil Lamont, 2º Tenente Nicholas Thadeus Nonnenmacker e eu. Nós que ficamos éramos os supostos instrutores dos pilotos brasileiros. Mas quem seriam os nossos alunos? A tenentada da época: Lagares, Assis, Parreiras Horta, Fritz, Hermes da Fonseca, Dantas Aloysio Teixeira, Fausto Epinghouse, Colombo e mais outros tantos que já eram pilotos feitos e na verdade nós é que aprendemos com eles. Lamont e Nonnenmacker trabalhavam na manutenção dos P-36, P-40 e B-18, os únicos aviões militares no Recife. Mais tarde chegaram os B-25 que estavam em Fortaleza e os P-40 foram transferidos para Natal. Minha função era de intérprete e ligação. O Quartel-General americano nessa época estava sediado em Georgetown, na Guiana Inglesa e era o Comando do Atlântico Sul, comandado pelo Brigadeiro Walch. No ano de 1943 esse quartel foi transferido para o Recife, construído na Praia de Boa Viagem. Em dezembro de 1942 o Lamont voltou para a América e o Nonnenmacker e eu fomos transferidos para o QG.

A FAB tinha cerca de um ano e meio de formada; havia recebido cinco B-25, dez P-40 e seis P-36, um tipo de avião fora de linha, americano. Esses aviões estavam todos no Nordeste e eram, por assim dizer, os únicos aviões de combate.

Da Base de Recife os T-6 realizavam patrulhas na costa - muitas vezes era um navio da Companhia de Navegação Costeira, à época, solto no mar e com receio de torpedeamento - e os alemães foram muito covardes nesse ponto bombardeando os navios brasileiros; nós saíamos com um colete salva-vida, um piloto só, havia duas metralhadoras .30 que nada representavam e uma bomba de cem libras com espoleta de impacto, que tinha de acertar no casco do submarino e nem ia fazer estrago...

Voávamos umas três horas, rumávamos para Maceió, abastecíamos, íamos para Aracaju e voltávamos para Recife.

Começou-se a pensar em FAB no teatro da Itália na mesma ocasião em que se pensou numa Força Expedicionária; o Exército não tinha mais a arma de aviação.

Resolveu-se mandar um Grupo de Caça porque não havia pilotos suficientes para mais; a mesma coisa com a FEB, 25 mil homens mas totalmente destreinados, convocados...

A Força Aérea teve vantagem sobre o Exército porque quando se formou o Grupo de Caça ele foi mandado para a Escola Tática de Aviação, em Orlando: cerca de trinta e cinco pessoas, entre oficiais e sargentos.

Foi o primeiro contato direto com a Força Aérea americana.

Eu era intérprete e Oficial-de-Ligação.

Fomos enviados para o Panamá, cerca de quatrocentos oficiais e praças, e começaram a aparecer os problemas de língua, de cultura, de comida...

Nas refeições, por exemplo, os brasileiros não comiam no rancho (batata desidratada, o arroz era um mingau, o feijão era doce) mas iam para a cantina comer um sanduíche; esse distúrbio se refletiu na instrução, pousar sem o trem, dar "cavalos de pau", essas coisas. Eu disse ao Instrutor-Chefe:

– Acho que é a comida, eles não se dão bem com ela. Preferem arroz, feijão e carne!

Acabou o problema geral dos brasileiros.

Já que íamos trabalhar com unidades americanas tivemos toda a sorte de instrução, como era organizada a Força Aérea de lá, quais eram os armamentos, o suprimento; a FEB não teve isso!

Os P-40, que não eram mais usados para combate, serviram para esse treinamento; depois passamos para os P-47, que estavam sendo usados na Itália.

Nero Moura, o grande comandante, um homem de fala mansa mas extremamente exigente e que captou a simpatia de todos; é o Patrono da Aviação de Caça Brasileira. Ele tinha o posto de Tenente-Coronel e eu era Major da Força Aérea Americana.

Integrávamos o 350º Regimento de Aviação americano, que por sua vez tinha três Grupos de Caça (o 345º, o 346º e o 347º) e mais o 1º Grupo de Caça Brasileiro; esse Regimento foi organizado na Inglaterra porque antes dos Estados Unidos entrarem na guerra, os pilotos americanos foram combater ao lado dos ingleses; foi montado para a invasão da África.

Sem navio para transportá-los, sem poder sobrevoar a França face ao risco de serem abatidos, com Portugal e Espanha em estado de neutralidade, os cinqüenta e tantos aviões tinham de ir voando mesmo; guiados por um B-25 que fazia navegação, deles foram tirados todo armamento que foi substituído por tanques de gasolina.

Quando desceram no Norte da África não havia gasolina nem para fazer a volta no fundo da pista! Isso é que é coragem!

Fizeram a invasão da África, da Sicília, da Córsega, da Itália e já estávamos nos Apeninos: era uma tropa de elite.

Quando eu me apresentei ao Comandante do Regimento como Oficial-de-Ligação da tropa brasileira ele me disse que não nos queria lá.

– Coronel, o senhor não conhece os brasileiros. Um dia o senhor se orgulhará de tê-los tido sob o seu comando!

Mas entramos com o pé esquerdo: um morreu no treinamento, outro na primeira missão, mais dois num desastre de avião!

Nos combates ia um piloto brasileiro com três americanos, na Esquadrilha, para que o brasileiro visse como era lá em cima!

Quando todos voaram assim o Nero reuniu o Grupo e todos foram ver como era a área de combate, com rádio, meteorologia etc.

A FEB, pelo contrário, chegou à Itália sem instrução. O americano começou a puxar os cabelos, "meu Deus, o que vamos fazer com essa gente"; providenciaram um treinamento intensivo, havia o problema da língua, da cultura...

O ataque brasileiro a Monte Castelo, foi executado de peito aberto para cima de uma tropa alemã altamente armada, postada de cima para baixo: primeiro ataque, segundo ataque... Todos por insistência do IV Corpo de Exército que, afinal mandou sustá-los.

Numa outra ocasião semelhante, a tropa alemã no morro, os brasileiros detidos no ataque, foi chamada a Esquadrilha de aviação brasileira, quatro aviões equipados com bomba-metal – um tanque com mais ou menos duzentos litros de um produto gelatinoso – que ao explodir, incendeia.

A Esquadrilha, comandada pelo Capitão Roberto Pessoa Ramos, identificou o alvo, metralhou-o e depois jogou as bombas, demolindo a defesa.

Se tivessem feito isso em Monte Castelo... Infelizmente, naquela ocasião, as condições atmosféricas não o permitiram.

Um dia o Coronel Nielsen mandou um recado que queria falar comigo:

– Buyers, estou muito satisfeito com o 1º Grupo de Caça: é o melhor Grupo que tenho sob o meu comando! Recomendei a *Presidential Unit Citation* para o 1º Grupo mas foi negado, porque essa condecoração é exclusivamente para tropa americana. Não sei se devo falar sobre isso ao Coronel Nero Moura, pois receio que ele ficará melindrado pela recusa.

– Coronel, o senhor não conhece bem o Coronel Nero Moura. Ele é homem da alta cúpula da Aeronáutica Brasileira, não apenas não ficará melindrado como terá muita satisfação em saber da sua opinião sobre a atuação do seu Grupo. Quarenta anos depois da guerra fiquei matutando sobre a possibilidade de se conseguir essa citação para o 1º Grupo de Caça. Meu irmão, na América, era amigo do Comandante de Cabo Canaveral, que concordou em reapresentar o pedido. O Presidente Ronald Reagan aprovou, mandou o seu Chefe de Defesa com uma comitiva e o 1º Grupo de Caça é uma das duas unidades no mundo que tem essa citação; a outra é inglesa.

Quando terminou a guerra o Nero mandou procurar os lugares onde desapareceram os pilotos e foi encontrada uma cruz com a inscrição em italiano:

Homenagem a um herói da Força Aérea Brasileira!

Nós tínhamos um Oficial, o Capitão Fortunato Câmara de Oliveira – o pai dele era Oficial do Exército –, que era um artista: caricaturava todo mundo!

Quando saímos da base americana de Suffolk para o porto de embarque rumo à Itália, eu disse ao Nero:

– Todos os Grupos de Caça têm um emblema e nós, não! Por que você não manda o Fortunato bolar uma coisa qualquer?

Três dias depois apareceu isso: um escudo com a fita verde-amarela, um avestruz – nós estávamos num país estrangeiro, comendo de tudo – em cima de uma nuvem, atirando com uma pistola, com um quepe da FAB – era a caricatura do Lima Mendes, um Tenente nosso –, a constelação do Cruzeiro do Sul representando o Brasil, escrito em baixo “Senta a pua!”

As interpretações do “Senta a pua!”? Acredito que era porque o Nero era gaúcho, que em vez de espora – o gaúcho – usava uma pua para espetar o cavalo, era um toco meio rombudo apenas para atiçar o animal.

O Rui Moreira Lima dá outra interpretação.

Quando chegamos no Panamá nos submeteram a uma inspeção física, uma delas sobre doenças venéreas, e três por cento da tropa estava infectada; um praça era portador de tuberculose, foi repatriado. Um era pederasta, também foi de volta, e outro foi apanhado roubando, também voltou.

O Nero passou um telegrama para o Brasil informando que seguiam, no mesmo avião, um doente, um pederasta e um ladrão.

Quando a porta do avião se abriu, no Rio, um deles se adiantou gritando: “Eu sou o ladrão!”

A Força Aérea americana queria a do Brasil igual a ela, o mais rápido possível, com o mesmo equipamento e, mais ainda, que a FAB fosse organizada nos mesmos moldes – com a FEB foi a mesma coisa.

Na Itália a “tenentada” começou a se revoltar porque o Nero impedia certas coisas de serem feitas, as cartas eram censuradas...

Na “vala comum”, o apartamento deles no Hotel Netuno, sete ou oito num quarto só, eu os ouvi metendo o pau no Nero e fui falar com ele:

– Nero, os seus tenentes não estão sabendo qual é a real função do Grupo de Caça e estão meio revoltados com você. Por que você não os reúne?

A partir da reunião com o Comandante a coisa mudou.

A FAB não tinha medalhas, como o americano as tinha, conforme os tipos de missões. Nos períodos de descanso em Roma a turma do Brasil chegava sem nada e o americano cheio de fitinhas, de medalhas...

Resolvi então recomendar quatro medalhas, sem saber se o governo americano as iria conceder: foi feito. A cada quinze missões tinha-se direito a uma Medalha do Ar; a cada vinte e cinco, a Cruz da Aviação...

O italiano, na sua maioria, não gostava dos alemães. Os brasileiros, muito parecidos com os italianos, engrenaram bem com eles, eram considerados como libertadores.

O nosso capelão era Major, brasileiro, Librelotto; era o mais graduado dos capelães militares.

Quando voltei para os Estados Unidos fui para Panamá City uma cidade da Flórida. Contatei uns amigos do Pentágono, pedi para sair e fui ser secretário do Serôa da Mota, um Tenente-Coronel brasileiro que na Revolução de 1930 fugira – como Capitão – para o Paraguai.

Nos Estados Unidos como no Brasil, no pós-guerra, não se voava mais. Na América havia milhões de soldados voltando, todos sem emprego – que as mulheres haviam tomado – e o Eisenhower foi muito sábio: deu bolsas de estudo nas universidades para os ex-combatentes!

Em oito ou dez anos os EUA deram um salto, em termos de pessoal qualificado. Aos que não quiseram estudar, ele mandou fazer estradas.

O Pentágono parou.

Quando o 1º Grupo de Caça esteve em Suffolk me foi dito, no Pentágono: "Esse Grupo de Caça tem que ser um sucesso!"

E o sucesso foi por puro merecimento, muito embora ele tivesse tido o que havia de melhor em treinamento, o que o colocou bem acima dos grupos americanos.

No meu livro eu tenho uma relação, dia e mês, abrangendo dois ou três anos, dos combates do 350º, os pilotos que foram abatidos, prisioneiros, os que voltaram e os que ficaram escondidos no outro lado; cada Grupo tinha cinqüenta pilotos.

Nós perdemos três pilotos e o americano perdeu dez.

Acho que foi porque o americano fazia vinte cinco ou trinta missões e ia embora; o brasileiro estava com sessenta, setenta ou noventa missões...

O brasileiro sabia voar e o americano sabia pilotar. Comportamentos. Você sente o avião até no fundo das calças!

A FAB não mandava repor os seus pilotos, apenas cinco ou seis.

Uma falha minha foi não informar ao Pentágono – que forçaria o Brasil a fazê-lo – essa falta de reposição; perdemos elementos fantásticos; no Brasil havia muitos pilotos de primeira qualidade e o Comandante do 1º Grupo reclamou tudo o que foi possível, em vão.

Oito foram mortos, oito foram aprisionados e oito devolvidos por questões de saúde, que ninguém é de ferro!

Quando terminou a guerra foi proibido voar, face ao risco de "morrer-se por euforia". O Nero despachou várias turmas para saber o que tinha acontecido com o Dorneles, que foi abatido em Alessandria, o Medeiros, o Santos e outros.

O Joel, por exemplo, foi abatido em baixa altura, saltou de pára-quedas e quebrou o braço; os *partisans* o esconderam num monte de feno e trataram-lhe a fratura.

No Brasil ainda há dez pilotos daquele tempo, onze comigo.

Guerra finda, houve um fato muito interessante com três oficiais, dois aspirantes e um 1º Tenente. Foram dar um passeio, com a recomendação de não ir nem à França e nem à Suíça. Eles foram para o Norte da Itália, onde havia muitos túneis. Na saída de um deles encontraram uma tropa alemã, a pé, caminhando pelos dois lados da estrada, armada. Temerosos continuaram e notaram que uns oficiais alemães, à passagem dos brasileiros, batiam os calcanhares e faziam continência.

– Quem são vocês? Os brasileiros perguntaram!

Vendo a estrela branca no ombro, o oficial alemão respondeu:

– Pronto, meu General (a estrela branca – de general americano – o confundiu)! Somos prisioneiros dos americanos e como eles não nos tem onde botar permitiram que voltássemos marchando para a Alemanha. O armamento é para nos defendermos dos italianos!

Um outro Primeiro-Tenente, o Dulcídio Chaves – ele não era piloto –, foi para o Cairo, hotel muito bacana, saiu para conhecer a cidade e encontrou um secretário da embaixada brasileira. Passearam, conversaram e lá para as tantas ele pediu ao secretário:

– Olha, me arranja uma entrevista com o Rei Faruk!

No dia seguinte o secretário informou ao Tenente que ele iria ao palácio. Ele almoçou com o Rei, viu a dança do ventre e depois foi embora feliz da vida!

No Grupo de Caça todo suprimento vinha do depósito americano. O Brasil mantinha um estoque de 25 P-47, em Nápoles, e o piloto que levava o avião para reposição no Grupo era americano; não ficava por isso.

Os americanos também tinham um depósito de pilotos; nós, não. Terminamos com dezenove pilotos.

Eu tenho medalhas americanas mas só mencionei as brasileiras. Eu fui o único estrangeiro que fez missões com o 1º Grupo de Caça.

O P-47, com um piloto, voava sempre em formação de quatro: o líder, um ala, esses eram o 1 e o 2, depois vinham o 3 e o 4.

A FEB muito nos ajudou em questão de comida, mandava arroz, feijão...

Nós tínhamos um cassino – refeitório para oficiais – e como eu já sabia do problema havido no Panamá, pedi ao Comandante americano que tivéssemos o nosso próprio rancho. Foi feito – estávamos em Pisa – temperávamos a comida a nosso gosto.

A FEB não teve o treinamento que nós tivemos e por isso não teria a obrigação de brilhar.

Mas não se deve subestimar a capacidade do brasileiro, porque quando eles pegaram o macete brilharam tanto quanto a FAB; eles conseguiram se sobrepor a todas as dificuldades e ficar marcados na história universal.

Major Ladislao Dzieciolowski*

Nasceu na Cidade de Lwów, Polônia, onde concluiu a Faculdade do Comércio Exterior. Como universitário, recebeu o treinamento básico militar. Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, em 1º de setembro de 1939, foi convocado para defender a sua cidade contra o Exército alemão. Em 17 de setembro de 1939, a União Soviética invadiu o território polonês. O país não teve condições de resistir a dois poderosos exércitos. Para não cair prisioneiro, tentou sair clandestinamente do país, sendo detido próximo a fronteira e levado para prisões no território russo na Sibéria. Em 1941, a Alemanha nazista rompe a aliança com a URSS e invade seu território. Assim, a URSS passou a ser país aliado. O governo polonês, no exílio, assina em Londres um acordo com os soviéticos, pelo qual ficam liberados todos os poloneses presos para formar o Exército da Polônia. Em 1942, concluiu, no território do Iraque, o curso de Cadetes de Forças Blindadas e foi servir no 4º RCC da 2ª Divisão Blindada do II Corpo de Exército polonês, no qual participou da Campanha da Itália, atuando nas ações de Monte Cassino, Ancona, Adriático, Apeninos e Bolonha. Em abril de 1945, comandou uma força-tarefa para estabelecer uma cabeça de ponte sobre o Canal Gaiano, quando seu carro-de-combate é atingido e incendeia. Gravemente ferido, é hospitalizado, deixando o combate. Nesse TO, relata seu desempenho como Comandante de Pelotão, na mesma área onde a FEB também atuou. Em 1956, passou a residir no Brasil, onde permanece até hoje, ligado aos veteranos brasileiros. Dentre as condecorações, recebidas por sua participação na Segunda Guerra Mundial, destacam-se: Ordem Virtuti Militari – Cruz de Prata; Ordem Polônia Restituta; Ordem da Cruz do Mérito; Cruz de Valor; Cruz de Monte Casino e Medalha Santos Dumont (FAB). Recebeu o Título de Cidadão do Estado da Guanabara.

---

* Comandante de Pelotão do 4º Regimento de Carros-de-Combate da 2ª Divisão Blindada do II Corpo de Exército polonês, entrevistado em 28 de março de 2001.

Em setembro de 1939, fui convocado para defender minha cidade natal, Lwów, contra os exércitos nazistas. Nesse mesmo mês, as forças armadas russas invadiram a Polônia, vindo do leste e chegaram a Lwów. Este fato impossibilitou a defesa de minha cidade, uma vez que duas forças inimigas poderosas a atacaram simultaneamente. Lwów rendeu-se ao Exército russo em 27 de setembro de 1939. Para não sermos feitos prisioneiros de guerra, meu irmão e eu, com mais dois colegas, tentamos atravessar clandestinamente as fronteiras da Hungria e da Romênia para chegarmos à França, país onde estava sendo formado um novo Exército polonês.

Nas proximidades da fronteira que corria ao longo dos Montes Cárpatos, cobertos por densas florestas de pinheiros e muita neve, fomos presos por uma patrulha militar soviética. Depois disso, fomos enviados a prisões em território russo, submetidos à interrogatórios, processos e posteriormente condenados a oito anos de trabalhos forçados nas florestas de *taiga* (pinheiros) na Sibéria Ocidental, nos famosos *Gulags*. Tudo isso por sermos considerados "elementos socialmente perigosos", e devendo "reeducar-nos para a vida no socialismo".

Em 1941, após a invasão alemã na Rússia, fui libertado e entrei no Exército polonês que estava sendo formado nas estepes do Volga, com apoio inglês. Este Exército estava sendo organizado sob o comando do General polonês Ladislao Anders, o qual também estivera preso em Moscou. Esta organização foi possível graças a um acordo assinado em Londres entre o Governo polonês no exílio e o Embaixador da União Soviética em Londres, o Pacto Sikorski-Maéski.

Portanto, em setembro de 1941, entrei pela segunda vez no Exército polonês para lutar na Segunda Grande Guerra.

Em 1939, na Polônia, já fizera parte da "Legião Acadêmica", Unidade de Infantaria formada por universitários. Na década de 1930, todos os universitários participavam, em unidades paramilitares, de treinamento militar básico, mantendo em casa uniformes para o caso de serem mobilizados.

Em 1942, atuei na Campanha da África do Norte contra o *Afrika Korps*, comandado por Rommel. Estive, também, na Palestina (hoje Israel), no Iraque e no Egito.

Na Itália, comandei um pelotão de tanques Sherman no 4º Regimento de Carros de Combate *Skorpion*.

O meu "batismo de fogo" na Europa ocorreu durante a batalha de Monte Casino, a Batalha das Nações, assim chamada porque durante os cinco meses de sua duração dela participaram em seqüência as tropas dos seguintes países: Estados Unidos, Inglaterra, França, Nova Zelândia, Canadá e, por fim, o II Corpo do Exército polonês, sob comando britânico. Foi este Exército que, finalmente, ganhou a batalha e teve a emoção de colocar a bandeira da Polônia sobre as ruínas do mosteiro mais antigo da Europa.

A vitória de Monte Casino abriu aos aliados o caminho para Roma, que foi conquistada duas semanas depois. Roma foi a primeira capital de um país europeu a ser retomada dos alemães. Essa vitória também liberou, aproximadamente, cinqüenta mil combatentes britânicos e americanos que haviam desembarcado em Anzio Nettuno no início da primeira ofensiva contra Monte Casino e que ficaram, segundo Churchill, "como uma baleia encalhada na areia", mantidos, assim, pelo poder de fogo incessante da artilharia alemã na região de Monte Casino.

A vitória de Monte Casino foi para nós, soldados do II Corpo do Exército polonês, a revanche pela derrotas sofridas com a invasão da Polônia pelos alemães. Junto ao Mosteiro de Monte Casino, hoje totalmente reconstruído, existe um cemitério militar polonês com aproximadamente 1.400 túmulos de soldados poloneses que morreram lutando nessa batalha. Na função de Comandante de Pelotão de Carros *Sherman*, participei de todas as operações de guerra compostas por numerosas batalhas.

Após Monte Casino, houve a Campanha do Adriático coroada com a tomada de Ancona, cidade portuária. Esta campanha foi composta por uma série de combates em terrenos ondulados ideais para o uso de tanques. A Campanha do Outono, entre os rios Cesano e Metauro, com combates entre os nossos carros e os dos alemães, incluiu a ofensiva contra a "Línea dos Gotos", altamente fortificada.

Seguiu-se a Campanha nos Montes Apeninos e a grande Ofensiva da Primavera de 1945, com o objetivo de tomar Bolonha. Em 26 de abril de 1945, fui gravemente ferido quando comandava uma força-tarefa para estabelecer a cabeça de ponte sobre o Canal Gaiano. Meu carro-de-combate foi atingido por um projetil anticarro *faust-patrone*, incendiando e explodindo nossa própria munição, o que fez a torre do tanque saltar pelos ares e nós, os tripulantes, pegamos fogo junto com o carro. Encerrei a guerra no Hospital Militar polonês, em Ancona.

A Segunda Guerra Mundial foi uma luta entre o bem e o mal. De um lado, as forças do mal – o Nazismo –, com um programa impiedoso de destruir, eliminar diversas partes da humanidade para então dominar as restantes. De outro, os aliados, forçados à guerra em legítima defesa, entre os quais a Polônia. Por uma ironia do destino, do lado aliado, ficou a URSS – potência dominada por um sistema vil que também pretendia dominar o mundo. Foi forçada a aderir a aliança dos livres, o que aproveitou para escravizar a Europa Central e Oriental, impondo, durante muitos anos, os conceitos conhecidos como a "Guerra Fria" e a "Cortina de Ferro".

Releva dizer que, ao comemorar o Dia da Vitória dos aliados no 7º Hospital Militar polonês em Ancona, onde estava me recuperando dos ferimentos sofridos em 26 de abril de 1945, fi-lo com um misto de alegria e tristeza. Por um lado, a alegria porque, finalmente, acabara a longa guerra. Isto significava um alívio muito grande.

Afinal, acabou a necessidade de enfrentar a morte e também a de causar mortes. Mas, para nós, soldados oriundos do leste da Polônia, significou a perda de terras como as onde nascemos e onde vivemos até o início da guerra, com o domínio russo após a vitória aliada. Não sabíamos do destino de nossos familiares que, durante seis anos, haviam sofrido horrores. Sabíamos que o sistema e o governo que seriam impostos por Stalin não representariam, de modo algum, os desejos do povo polonês. Seria a troca de uma ditadura por outra, ambas extremamente hostis. Veio-me a mente um pensamento triste, de que estava virando um homem sem endereço, já que em breve aconteceria a desmobilização e eu estava sem saber para onde ir, já que havia excluído, como a grande maioria, o retorno à Polônia, dominada pela União Soviética.

Entre os poloneses era popular uma frase que diz: "Ganhamos a guerra, mas perdemos a paz." Infelizmente não era humor negro, mas uma triste realidade. Perdemos uma parte de nossa pátria, justamente aquela da qual somos oriundos, já que Lwów foi incorporada à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), após o tratado de Yalta. O governo e o sistema político foram impostos pela força. Grande parte das tropas polonesas no Ocidente não se conformava com a perspectiva de vida em um sistema dominado por um regime hostil aos poloneses que haviam servido no Exército aliado. Muitos dos que voltaram à Polônia foram presos. Aproximadamente, dois milhões de poloneses permaneceram desterrados dentro da Rússia Asiática. Aproximadamente 12 mil prisioneiros de guerra foram executados pelo regime de Stalin... Por tais motivos, não é de se estranhar que a grande maioria de soldados tenha optado por permanecer no Ocidente, apesar das dificuldades que esta decisão implicava. Eu, assim como muitos outros, optei por uma vida no "Mundo Novo", "seja o que Deus quiser, mas estaremos vivendo em liberdade", é o que pensávamos descrentes de tudo, após tanto sacrifício, com risco de vida, para nada, em termos de Polônia. A Europa parecia-nos arruinada, até com possibilidade de uma outra guerra. Por tudo isso, optei pelo Novo Mundo.

A rigor, Stalin nunca implantou totalmente o comunismo na Polônia, já que os poloneses, como os brasileiros, são muito individualistas e ciosos de suas liberdades. Basta lembrar que foi, na Polônia, com o Movimento Solidariedade, o início da queda do regime comunista.

Stalin implantou o sistema trazendo todo o *staff* para as posições necessárias à administração do país, inclusive a temível polícia política para que se imiscuísse em toda e qualquer área de atividades. Até o Ministro da Defesa Nacional era um marechal russo, de sobrenome polonês: Rokossowski. Adicione-se a presença maciça de tropas soviéticas em território polonês. Resumindo, podemos afirmar que, na implantação do sistema, Stalin usou suas ferramentas preferidas, o terror e a opressão.

A minha opção pela América do Sul adveio da facilidade para obtenção de visto. Eu estava muito impaciente. Finda a guerra, casei-me na Itália com uma veterana das Forças Auxiliares Femininas Polonesas (316ª Companhia de Transportes). Em 1947, na Inglaterra, nasceu nossa filha – Anna Maria (hoje mãe de três filhos brasileiros, cariocas natos, que modéstia à parte atestam a graça da mistura polono-brasileira). Em suma, eu estava ansioso por começar uma vida nova.

Antes de vir para o Brasil, estive na Argentina, onde fui bem recebido e onde comprei uma casa. Lá, nasceu nossa segunda filha. Porém, em 1956, surgiu a oportunidade de um contrato de trabalho de duração de dois anos na IBM do Brasil. Achei a proposta muito boa e, assim, chegamos ao Rio de Janeiro. Este contrato foi prorrogado por mais um ano e, depois, por tempo indeterminado. Fiquei trabalhando na empresa durante 28 anos.

Mas, voltando à Segunda Guerra Mundial, devo ressaltar que o nosso inimigo, o alemão, era um soldado excelente, muito bem treinado, eficiente e eficaz. Calejado e experiente por tantos anos em operações militares. Ressalte-se a qualidade do seu armamento que era muito superior ao nosso. Os tanques *Panther*, com um canhão de tubo longo de 75mm, e os tanques *Tiger* (Tigre), com um temível canhão de 88mm, ambos contando com couraça superior à dos *Sherman*. Na defesa de Frosinone, um *Tigre* destruiu 14 tanques *Sherman*. A metralhadora Spandau disparava 1.800 tiros por minuto, enquanto as nossas, apenas 450. Lutamos contra tropas regulares e de elite, além de doutrinados e, por que não dizer, intoxicados pela ideologia nazista.

A respeito da utilização da propaganda, durante a Segunda Guerra Mundial, visando a reduzir o moral do oponente, lembro que, durante a batalha de Monte Casino, os morteiros alemães atiravam volantes (panfletos) com textos indicando as ameaças representadas por Stalin. Estes mesmos volantes estariam garantindo um salvo-conduto quando mostrados aos soldados alemães. Até onde sei esta propaganda não surtiu nenhum efeito. A rádio alemã transmitia mensagens no idioma polonês, incitando-nos a abandonar as fileiras e nos rendermos aos alemães. Prometiam o nosso retorno a Polônia, onde fazíamos falta às nossas famílias.

Ainda em 1984, no quadragésimo aniversário da batalha de Monte Casino, encontrei um grupo de ex-pára-quedistas que havia defendido o mosteiro contra nós. Vieram depositar, no cemitério polonês, uma coroa de flores em homenagem aos seus antigos adversários que tombaram naquela memorável batalha.

Lembro de um episódio, vivido em outubro de 1944, durante a Campanha dos Apeninos. Saltei do meu tanque para, à pé, fazer contato com um grupo de Infantaria que mantinha posição numa casa isolada. Estava correndo, de vez em quando caindo ao solo ou do mesmo levantando, à medida que aumentava ou diminuía o fogo inimi-

go. Não era um ataque, mas apenas uma manutenção de posições. Numa dessas quedas, encontrei-me com um soldado inglês, um homem de idade avançada. Ele estava testando a fiação telefônica cada vez que caía. Estava visivelmente assustado, gritando palavrões o tempo todo, porém nunca deixou de fazer o teste de linha, cumprindo, assim, a sua missão. Quando chegamos a um lugar seguro, o porão da casa onde estava nossa Infantaria com uma metralhadora, o soldado inglês afastou-se para limpar sua calça. Dois pensamentos vieram rapidamente à minha mente: entendi o sentido da frase usada, com freqüência, pelos ingleses e americanos "*hold your ass tight*", o que era muito útil para quem enfrentava um grande susto. Outro pensamento que passou por minha cabeça: esse povo tem que ganhar essa guerra, pois um soldado que cumpre seu dever, mesmo estando tão assustado e indignado, terá que vencer.

Outro episódio do qual me lembro muito bem: após abandonar o meu carro-de-combate, que se incendiava – ainda muito chocado, estávamos nos afastando, ajudados por tripulantes de um pequeno *scout car* –, chegamos ao CCS, ponto avançado de socorros médicos. Ali recebi os primeiros socorros e uma injeção de morfina e, então, comecei a meditar: "Ó meu Deus, eu estava já tão perto do outro lado, poderia já saber do mistério da morte, mas não, continuo vivo, desconhecendo o que acontece quando a gente morre." Naquele momento, talvez por causa do efeito da morfina, confesso, não senti alegria e sim certa melancolia por continuar ignorante do Grande Mistério.

A respeito dos contatos feitos com aliados na Itália, devo salientar que, a meu nível de comando, tive poucos contatos pessoais. Conheci os muito competentes instrutores britânicos que nos treinaram quando passamos dos tanques *Valentine* para os *Sherman*. Funcionaram muito bem e o relacionamento social era correto. Também tive contatos de serviços com os canadenses, dos quais recebemos as posições de partida para a batalha de Monte Casino. Com os brasileiros, australianos e americanos, somente tive ocasionais contatos sociais durante as licenças nas grandes cidades – sempre corretos, mas superficiais. Somente depois de minha chegada ao Brasil é que tive e continuo tendo relações de amizade e apreço com vários ex-combatentes do Brasil.

Por tudo que aprendi a respeito da participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial, durante esses anos todos de leituras e contatos com brasileiros participantes e estudiosos da guerra, posso afirmar, com muita convicção, que o que mais me impressionou na campanha da FEB foi o espírito de luta e a bravura dos homens que integraram a FEB, em se tratando do Exército de uma Nação cuja existência não estava diretamente ameaçada. Sua luta pelos ideais comuns de liberdade e dignidade humana nos inspirou grande simpatia e respeito. De certa forma, tínhamos algo em

comum. Tanto a FEB, como nós, poloneses, lutávamos em terras estrangeiras contra a prepotência e a intolerância daqueles que queriam dominar o mundo.

Nesta oportunidade, desejo fazer uma referência especial ao Marechal Humberto de Alencar Castello Branco. Embora não tenha lidado com ele na guerra, estive com ele aqui no Brasil depois da guerra e depois do término de seu mandato de Presidente da República. Nós, ex-combatentes aliados da Segunda Guerra Mundial, temos uma grande admiração pelo Marechal Castello Branco, a quem, carinhosamente, chamamos de "pequeno grande homem".

Aqui, também, no Brasil, tive contato com os integrantes do I Grupo de Caça Brasileiro, o nosso "Senta a Pua". Participei e continuo participando de muitos almoços, o famoso Picadinho "Jesus Está Chamando". Sempre me encanta a atmosfera dessas reuniões. Comecei a freqüentar desde os tempos em que nos reuníamos na casa do Brigadeiro Nero Moura até a presente data.

Na década de 1970, conheci o Brigadeiro Rui Moreira Lima no Rio de Janeiro. Devo dizer que muito antes já sabia das façanhas desse piloto brasileiro no campo de pouso da 318ª Divisão polonesa (da RAF). O comandante dessa Divisão foi meu comandante em 1942, mas foi transferido dos blindados para a aviação. Nos vários encontros do 1º Grupo de Caça, encanta-me o entusiasmo e a vibração desse velho amigo.

Como disse, após a guerra me casei (1946), buscando uma companheira para o futuro, para constituir uma família, apesar de esse futuro ser bastante incerto. Fomos transferidos para a Inglaterra onde, antes da desmobilização definitiva, houve oportunidade para nos conhecer e estudarmos juntos. Ocorrida a desmobilização, tomei a decisão de imigrar para o Novo Mundo, onde a família cresceu.

As conseqüências de minha participação na Segunda Guerra Mundial foram enormes. Passei a dividir a vida em "antes da guerra" e "depois da guerra". Jamais voltei à minha cidade natal, Lwów, não mais me encontrando com meus pais. Nunca voltei à casa paterna. Tornei-me apátrida!

Na Inglaterra, nasceu minha filha primogênita. Logo depois, partimos rumo a Buenos Aires em um navio fretado pelo governo britânico, uma experiência muito dura para mim. Começamos uma nova vida, a difícil vida de emigrantes, em um país estranho, idioma diferente e outros costumes. De lá, viemos para o Brasil, aproveitando uma boa oportunidade no campo profissional, como já narrei.

Desde o início, quando formamos a nossa Associação de Ex-combatentes Poloneses no Brasil, tivemos a máxima cooperação, respeito e a manutenção de laços de admiração mútua que se formam nos campos de batalha.

Sou grato, por ter tido a oportunidade, de publicamente, agradecer o apoio e o acolhimento cordial das autoridades e dos ex-combatentes brasileiros. Estamos

comparticipando de solenidades brasileiras, polonesas e aliadas, como as de 21 de Fevereiro (Tomada de Monte Castelo), 8 de Maio (Dia da Vitória), 15 de Agosto (Dia do Soldado Polonês) e 7 de Setembro. Nossos companheiros brasileiros de armas permitiam que nós nos manifestássemos em nossas datas pátrias mesmo quando o governo comunista da Polônia não estava interessado em sua divulgação.

Nesta entrevista, lembrei-me dos esforço e continuidade da luta dos poloneses desde o primeiro até o último dia da Segunda Guerra, e, mais, até a luta que acabou com o comunismo no mundo e que começou, repito com emoção, na Polônia, em agosto de 1980, quando nasceu o Movimento Solidariedade.

É também motivo para exprimir a minha alegria por viver no Brasil, um País que ostenta em sua Bandeira o lema “Ordem e Progresso”, que cultiva os ideais de paz e cooperação mundial. Hoje, depois de quase meio século de vida no Brasil, posso tranqüilamente dizer que sou brasileiro por opção. “Este é meu País”.

Relatos

General-de-Divisão Heitor Borges Fortes*

Nasceu em Alegrete-RS. Após o Colégio Militar do Rio de Janeiro, cursou a Escola Militar do Realengo. Em 1922, foi expulso por haver participado da Revolução de 5 de julho. Em 1929, fez o curso do CPOR-RJ. Em 1930, anistiado, como 1º Tenente, estagiou no 1º G Art Pes RJ. Serviu no 6º R Art Mont, RS, e no Gr Es, RJ. Foi designado para o QG da 1ª Bda Artilharia, RJ. Após terminar o curso da Escola de Artilharia, retornou ao 1º R A M. Em 1934, promovido a Capitão, foi nomeado Instrutor da Escola Militar, como Comandante da Bateria de Artilharia. Em 27/11/1935, participou das ações para debelar a Intentona Comunista. Em dezembro de 1936, foi classificado no R Ms Art, MT. Dois anos depois, serviu no Forte de Copacabana, RJ. Diplomou-se na EEM, em dezembro de1941; promovido a Major, por merecimento, serviu no QG 5ª R M / D I, PR. Em fins de 1943, foi transferido para o EME e designado para estagiar na ECEME dos Estados Unidos, em *Forte Leavenworth*. Dois meses depois, foi classificado no III GO, Unidade integrante da 1ª D I E. Permaneceu em ação com o Grupo até o final da guerra. Já Ten Cel, regressou ao País, classificado no EME. Em 1946, passou a comandar o II Grupo 105, Unidade expedicionária incorporada ao 1º RO 105. Exerceu o cargo de Sub Cmt da EsAO de 1948 a 1950. Promovido a Coronel, em 1951, foi nomeado Ch Gab da D Ens de Formação e, em seguida, transferido para a Zona Militar Sul, RS. Nomeado Ch EM do GUEs, no ano seguinte, retornou ao EME, do qual saiu, em 1958, para o Comando do 3º R Art 75. Em 1959, movimentado para a 7ª R M/D I, PE, transferiu-se para a reserva naquele mesmo ano. Por sua participação na Segunda Guerra Mundial, recebeu as seguintes condecorações: Medalha de Campanha e Medalha de Guerra.

---

* Subcomandante e Fiscal Administrativo do III Grupo de Obuses.

Treinamento para a guerra

Tive conhecimento de minha entrada virtual para a FEB ao chegar a Natal, de regresso dos Estados Unidos. Os jornais locais publicaram os decretos nos primeiros dias de abril de 1944, por um dos quais eu era classificado em um Grupo de Obuses Auto-Rebocado, de São Paulo. Surpreso, pois no Exército norte-americano havia sido treinado como membro de um Estado-Maior de DI, na Escola de Comando e Estado-Maior de *Leavenworth* (Kansas), e desconhecedor das decisões referentes à ida para a Europa de apenas uma Divisão de Infantaria, em vez de um Corpo de Exército Expedicionário, só no Rio de Janeiro vim ter plena ciência dos fatos ligados à minha designação para um corpo de tropa. Assim, poucos dias depois de ter chegado ao Rio, apresentei-me ao grupo, o I/2º RO AuR, de Quitaúna, também chegado à guarnição da Vila Militar dias antes e aquartelado no Morro do Capistrano, em galpões de madeira, em final de construção – muito inferiores aos aquartelamentos de emergência que vira nos Estados Unidos, nos diversos fortes. Pela legislação então em vigor, coube-me a função de Sub Cmt. e Fiscal Administrativo, mas, pelo fato de haver no grupo outro major – o Oficial de Operações e Treinamento –, minha atuação seria mais como Fiscal. Ambientado no grupo, depois de alguns dias compreendi que a situação em pessoal não era satisfatória, pois viera de São Paulo incompleta no efetivo chamado tipo FEB, e havia portanto numerosos claros a preencher e outros homens (inclusive oficiais) a substituir...

Encontramos no 1º RAM – Regimento Floriano – o nosso manancial de reservistas. Com os entendimentos entre o Comando da 1ª RM e o da 1ª DIE, o problema de pessoal foi resolvido a contento, entrando para o grupo um bom contingente de cariocas e nortistas que fez boa liga com os 80% restantes de paulistas que compunham a Unidade. O outro problema com que o grupo se defrontou foi o da formação de especialistas. Resolveu-se pela freqüência ao CIE (Centro de Instrução Especializada) de um bom número de oficiais, sargentos e praças e do desenvolvimento da instrução de certas especialidades (central de tiro, topografia, observação etc.) no próprio grupo, com oficiais credenciados, alguns portadores da *Field Artillery School*, de *Fort Sill* (Oklahoma). Por todo tempo prosseguiu a instrução de tiro real de artilharia para os oficiais, fazendo-se o esforço no desenvolvimento dos processos regulamentares de conduta do fogo pelos Cmt. de Bateria e pelos observadores avançados, completando sempre cada escola de fogo com um tiro centralizado de grupo. Todas as semanas havia um acampamento de dois ou três dias em Gericinó para todas as Unidades da AD/1E, fazendo-se o rodízio das áreas de posições atribuídas aos grupos. Os resultados desse treinamento intensivo bem depressa se tornaram

evidentes e, sob a orientação pessoal de seu Cmt o Exmo Sr General-de-Brigada Osvaldo Cordeiro de Faria, teve lugar, em Gericinó, em 20 de maio de 1944, uma demonstração da AD/1E, que ficou nos anais da Artilharia brasileira, tal a perfeição de sua execução e potencial de fogo despejado pelos obuses. Com este cabedal técnico e com o elevado moral dos componentes da FEB, estimulado pelo povo brasileiro em geral e pela população da Cidade do Rio de Janeiro, em particular, quando das apresentações em público, como na memorável formatura da 1ª DIE de 24 de maio de 1944 e seu desfile pela Avenida Rio Branco, pode-se afirmar que a tropa estava pronta para embarcar e cumprir sua missão no estrangeiro.

Coube a um *Combat Team* constituir o 1º escalão de embarque da FEB. As Unidades designadas para o mesmo foram o 6º RI, de Caçapava, e o Grupo do Campinho (II/1º RO AuR). Sua partida se deu em fins de junho e a 16 de julho chegava a Nápoles (Itália). Os demais Corpos prosseguiram seu treinamento, já então reunidos em Grupamentos táticos, ambiente no qual seria feita a viagem para o exterior e a atuação em boa parte da campanha. Com a partida do Grupo de Campinho, ao Grupo Bandeirante coube utilizar-se de seu aquartelamento, o que representou sensível melhoria para o bem-estar da tropa, agora instalado num quartel permanente e em ponto servido por bons meios de transporte. Assim decorreram suavemente os últimos meses de treinamento no Rio, apresentando a Unidade uma firme decisão de honrar nos campos de batalha da Europa o nome de sua Pátria.

Três fatos merecem ser registrados, nesta seqüência:

1) o desafogo que me trouxe, forçado que era a conservar comigo os planos para a abertura da segunda frente na Europa (em traços gerais), confiados a todos os estagiários de *Fort Leavenworth;*

2) o Chefe do EM da AD, Cel Emílio Ribas, expressou-se com muita ironia acerca do exercício que realizamos em Gericinó. Na Itália, meses depois, nosso grupo, em presença do mesmo Cel Ribas, foi chamado a executar um "tiro com luar artificial", eufemismo sob o qual passou a ser coisa corrente projetores da antiaérea americana iluminarem o nariz do Soprassasso, a região de Castelnuovo, e outros acidentes do terreno, para os grupos da AD atirarem em áreas suspeitas... E os projetores não foram contra-atacados, como parecia elementar que os alemães fariam, reagindo ao tiro à noite;

3) a festa de despedida em que se transformou a visita ao quartel do Campinho de um grupo de moças da Legião Brasileira de Assistência, portador de presentes para nossos oficiais e praças. Recebemo-las com muita deferência, oferecendo-lhes doces e refrigerantes, tendo nosso *jazz* executado alguns números de música para danças e cantados por nossos soldados – tal como fizeram depois, com grande sucesso, na Itália.

É tempo de mencionar algumas providências relacionadas com a instalação da família no Rio, antes do embarque – sempre iminente... Na expectativa do embarque a qualquer hora e retido no quartel dois ou três dias por semana, com os exercícios em Gericinó, minha vida não era das mais folgadas. Nem mesmo banho de mar eu tomava, para não me gripar...

A 15 de setembro de 1944 fomos dispensados durante o dia, para regressar ao quartel à noite, já que iria começar o embarque. Dois grandes transportes dos Estados Unidos estavam para chegar – ou já haviam chegado – para levar os 2º e 3º escalões da FEB – cada um representando pouco mais de cinco mil homens. Cheguei em casa para as despedidas, sem poder claramente dizer de que se tratava do momento de embarque. Após as despedidas, no fim da tarde, peguei a condução para o quartel do Campinho, esperando que fosse finalmente chegada a hora de findar tão longa espera, que tanto nos enervava e preocupava...

Embarque

Do quartel do Campinho partiram os expedicionários do grupo com destino ao cais do porto do Rio de Janeiro, na tarde de 16 de setembro de 1944, tendo viajado em composições especiais da EFCB, encostadas a uma plataforma da estação de Madureira. A pé, saindo pelo portão dos fundos, em coluna, cada qual conduzindo sua bagagem, oficiais e praças percorreram um pequeno trecho de rua, pouco habitada, sem despertar muito entusiasmo nos populares que os viam em marcha. Embarcados, foram as janelas fechadas e as entradas bloqueadas, fazendo-se a viagem em silêncio, até o destino. No cais do porto, dois grandes navios-transportes de tropas, os *Gen Mann e Gen Meighs*, aguardavam a tropa dos 2º e 3º escalões. Desde o dia anterior começou a chegar o pessoal escalado para o *Gen Mann*, no qual viajamos. Os oficiais e graduados do grupo tinham encargos relacionados com a segurança da viagem (serviço de polícia, vigilância dos conveses etc.) e também o de compelir as praças a aceitar a comida de bordo, bem diferente do padrão brasileiro, nos dois ou três dias em que ficamos atracados no cais do porto. Isto ajudou a passar mais esses dias de espera.

Viagem

Embarcados no *U.S General Mann*, de 16 a 20 de setembro de 1944, os componentes do Grupamento Tático nº 1: 1º RI (Regimento Sampaio), I/2º RO AuR e outras tropas; a 22 zarparam os dois transportes de guerra, sob escolta de unidades navais.

Para a despedida oficial, haviam estado a bordo, na véspera da partida, o Chefe do Governo Dr. Getúlio Vargas e altas autoridades civis e militares, formulando votos de boa viagem. Transposta a barra, pouco depois singravam os dois possantes transportes rumo ao Norte, deixando-nos a recordação última da visão de Copacabana e seus arranha-céus, sob a proteção do Cristo Redentor.

Chegada à Itália

Deslocamento para o *front* – A 6 de outubro, chegou-se a Nápoles. A 9, transborda-se para pequenas lanchas de desembarque – LCI. A 12, chega-se a Livorno, depois de horrorosa viagem, em que o comboio de sessenta LCI foi surpreendido por violenta tromba d'água, seguida de temporal. Transportados para Pisa em caminhões no mesmo dia, reúne-se na *Stagging* Área da Tenuta di San Rossore o pessoal que viajou nos dois grandes navios. Em acampamentos simetricamente dispostos em fileiras e colunas de barracas, tal como se estivéssemos no tempo da Guerra do Paraguai (pois a aviação alemã estava praticamente ausente dos céus da Itália), permanecemos em Pisa cerca de um mês. Objetivos: ambientação no Teatro de Operações, cursos diversos para oficiais e praças (especialmente minas e armadilhas, o grande inimigo da Segunda Grande Guerra); adaptação ao regime alimentar norte-americano (três refeições equivalentes); recebimento de material; treinamento complementar. Sem dúvida, foi a demora na execução do penúltimo objetivo o que mais trabalho deu ao Comando Superior e que acarretou a não realização do treinamento complementar. Assim, a 13 de novembro de 1944, o I / 2º RO AuR partiu para o *front* a fim de reunir-se aos Corpos que haviam viajado no 1º escalão (Destacamento FEB – G T 6). Precedido pelo 9º BE, foi a 1ª unidade do 2º escalão da FEB a abrir fogo, em 15 de novembro de 1944. Da Itália, vou deixar transcritos aqui três ou quatro episódios marcantes. O 1º foi o Natal de 1944-45 – que recebeu nossa homenagem respeitosa, na data magna da cristandade, com a celebração da missa na capelinha do Castelo de Rochetta Mattei, onde tínhamos nosso PC. Foi objeto de um artigo meu para a Revista da EsSA – a pedido do nosso amigo Aristides Motta, sob o título *Natal de guerra na Itália*. O 2º foi a entrega de condecorações de guerra a combatentes brasileiros, em 22 de março de 1945. Nesta data fazia seis meses que havíamos deixado o Brasil e era o dia do início de uma primavera na qual contávamos conquistar a vitória, em breve, pois já havíamos obtido os sucessos de Monte Castelo e Castelnuovo, e a tropa brasileira estava eufórica, pronta para combater mais valentemente ainda, quando o tempo e o calor se fizessem sentir – em vez da rudeza dos dias de inverno. No *intermezzo* que foi nossa estadia em Lizzano in Belvedere, paca-

ta localidade de turismo encravada ao pé dos Apeninos do Norte, no Vale do Silla, encheu-nos de emoção contemplar a Guarda de Honra formada por uma Cia de Infantaria Divisionária, à razão de um pelotão por RI, conduzindo as bandeiras brasileira e norte-americana e puxada pela esplêndida Banda de Música da Divisão Expedicionária, prestar as homenagens merecidas a tantos heróis brasileiros, desde o distinto Cap Ayrosa – condutor da Cia. que conquistou Camaiore – até um negro, igualmente valente e denodado combatente. Estavam presentes os maiorais da FEB e o nosso Cmt do V Exército, General Truscott. Aos acordes do Hino Nacional brasileiro, encerrou-se a cerimônia, para a retirada das bandeiras das nações que, em tão feliz colaboração, vinham cumprindo sua missão histórica. Outro episódio emocionante foi a condecoração das Bandeiras das Unidades integrantes da 1ª DIE com a Cruz de Combate de 1ª Classe. Realizada em Alessandria, onde se achava o QG da 1ª DIE, depois da vitória na Europa (8 de maio), dela participaram delegações dos vários corpos que acompanhavam as respectivas bandeiras. Está descrita em livros dos correspondentes de guerra que acompanhavam a FEB. Finalmente, a cerimônia de grande vibração para os artilheiros foi a formatura geral da AD no campo de aviação de Albaredo, a 24 de maio de 1945. Reunidos os quatro Grupos e a Bateria de Comando da AD, foi desenvolvido um cerimonial de homenagem aos mortos e despedida dos canhões que tanto nos ajudaram a conquistar a vitória. Seu boletim alusivo à cerimônia figura no livro *Seis Séculos de Artilharia*, do Ten Cel Portela Alves – p. 413 /415.

De Broni - Caneto Pavese, onde se achava acantonado o grupo na fase de ocupação do território italiano, seguiu o grupo em dois escalões para Francolise, perto de Nápoles. O escalão a pé (pois já havíamos entregue o material bélico e as viaturas grandes para recuperação) seguiu transportado, com o Cmt Souza Carvalho à frente até Gênova, onde pegou um navio que o levou a Nápoles. Um pequeno escalão motorizado (cerca de 12 a 15 viaturas pequenas) seguiu comigo por terra pelas estradas litorâneas (a partir de Gênova) para Francolise, com paradas em Livorno, para agir como destacamento precursor do grupo em vista do próximo estacionamento na Área de Reunião Final da Divisão – antes do embarque de volta para o Brasil. De um e outro lado da estrada de rodagem foram demarcados locais para estacionamento – providos de água corrente e instalações sanitárias previamente construídas pelo Exército norte-americano, algumas barracas de madeira para os PC e grandes barracas de lona, tipo hospital, para a tropa, inclusive camas de campanha para todos os homens. Ao chegar a Francolise depois de três ou quatro jornadas de marcha, tomei contato com o referido oficial e recebi indicação da área que o III Grupo deveria ocupar. Aí havia apenas uma barraca tipo hospital, e as instalações de água e sanitárias estavam em fase de conclusão. Esclareceram-me que os soldados do

grupo deveriam armar barracas... Defronte da área do III Grupo achava-se acampado o II Grupo, prestes a embarcar para o Rio – muito bem acomodado, como disse, em grandes barracas, comportando quarenta a cinqüenta pessoas, em camas de campanha. O espaço que restava nesse local de estacionamento caberia ao IV Grupo, que ainda não havia chegado, e quando o II Grupo embarcasse viria para o mesmo local o I Grupo. Achei muito desigual o tratamento que seria dispensado aos praças do III Grupo, que em toda a guerra nunca haviam armado barraca, sempre em acantonamentos (salvo as guarnições das linhas de fogo), e que não teriam as camas de campanha, obrigados, portanto, a dormir no chão e a engolir a poeira de Francolise, que nos obrigava a tomar três a quatro banhos diários. Basta dizer que o uniforme oficialmente adotado nas áreas de acampamento foi: calção de ginástica, coturnos, capacete e equipamento para o pessoal de serviço. Somente para reuniões e refeições punha-se uma gandola de brim.

Regressei da Itália já como Ten Cel, promovido por merecimento a 25 de junho de 1945, notícia que recebi no acampamento de Francolise. Perdi o lugar de Sub Cmt do Grupo, e, para evitar minha viagem por mar, pois havia enjoado muito na ida, o Gen Cordeiro de Faria conseguiu minha volta por avião. Em julho, cheguei ao Rio, sendo muito bem acolhido por todos, parentes e amigos.

Vim decidido a servir em Livramento – RS, guarnição de fronteira que merecia minha preferência pelas informações que possuía. Aos expedicionários, porém, foram dadas todas as facilidades possíveis, inclusive de escolher lugar para servir, mesmo no Rio de Janeiro. Afastada aquela idéia, pois com esta oportunidade de desfrutar um pouco de estabilidade, resolvi ficar no EME, onde fui servir na 1ª Seção, cujo chefe era o Cel Orestes da Rocha Lima, meu amigo pessoal. Aí fiquei cerca de um ano. Em julho de 1946 voltei à tropa para comandar o II Grupo 105 – Unidade Expedicionária, agora incorporada ao 1º RO 105, antigo 1º RAM (Regimento Floriano), da Vila Militar. Aqui termino este registro de fatos de minha vida, para conhecimento daqueles que precisam formar juízo sobre ela, em circunstâncias futuras.

Rio, 23 de outubro de 1959.

General-de-Brigada Murilo Gomes Ferreira*

Natural da Cidade do Rio de Janeiro, RJ, pertence a turma de 4 de dezembro de 1941, da Escola Militar do Realengo. Teve sua promoção ao posto de 2º Tenente em 1942. Em novembro de 1943, foi transferido para o Regimento Sampaio (1º RI), onde desempenhava a função de subalterno da CCAC. Embarcou para o *front* em 22 de setembro de 1944, com destino à Itália, integrando a FEB. Chegou ao porto de Nápoles, em 6 de outubro. Em dezembro, foi promovido a 1º Tenente. Em 23 de abril, passou a integrar o Grupamento Cordeiro de Faria. Deixou, com o 1º RI, de fazer parte do Grupamento e foi designado para, em Pontenure, instalar e chefiar o Campo de Coleta de Prisioneiros de Guerra, tendo em vista o final das operações militares na Itália. Voltando da guerra, foi para a AMAN como Auxiliar de Instrutor. Foi promovido a Capitão em dezembro de 1946. Fez o curso da EsAO em 1950 e, no ano seguinte, atuou como Instrutor dessa Escola. De 1953 a 1955, realizou o curso da ECEME, sendo, em 1956, transferido para o QG do IV Exército. Em 1956, foi designado Instrutor da ECEME. Em 1959, foi para a Missão Militar de Instrução no Paraguai. Em julho de 1961, era Oficial do Gabinete do Exmo Sr. Ministro da Guerra, quando foi promovido a Tenente-Coronel. Pertenceu ao Estado-Maior do Exército. Exerceu o cargo de Assistente-Secretário do Exmo Sr. General-de-Exército Humberto de Alencar Castello Branco. Em abril de 1964, era membro do Gabinete Militar da Presidência da República. Foi promovido a Coronel em 26 de agosto de 1965, sendo, posteriormente, transferido para a reserva, por sua solicitação e promovido a General-de-Brigada. Por sua participação na Segunda Guerra Mundial, recebeu a medalha Cruz de Combate de 2ª Classe e a de Guerra.

---

* Subalterno da Companhia de Canhões Anticarro do 1º RI e Chefe do Campo de Coleta de Prisioneiros de Guerra, em Pontenure.

Um Campo de Prisioneiros de Guerra

Após a conquista de Montese, iniciou-se para a FEB o aproveitamento do êxito (19 a 28 de abril de 1945) seguido da perseguição ao inimigo. Meu Regimento, o 1º RI – Regimento Sampaio – passou a integrar o Grupamento nº 1 – General Cordeiro de Faria e terminamos por conquistar a Região de Piacenza – Fidenza – Pontenure – Salsomaggiore, já no Vale do Pó.

Foi durante essa fase das operações que recebi ordens do meu Comandante de Companhia – Capitão Tercio Moraes, da Companhia de Canhões Anticarro (CCAC) – para apresentar-me ao PC do Regimento – Pontenure – onde o Major Julio Maxminiano Olivier – S/2 – determinou-me que instalasse, sob meu comando e com os integrantes do meu Pelotão, um Posto de Coleta de Prisioneiros de Guerra (PG) o qual, com a evolução das operações, viria a se transformar num Posto de Coleta para quase toda a FEB. A missão recebida era mais uma das surpresas que a guerra nos reservava. Nunca poderia imaginar que terminaria a campanha da Itália como Comandante de Prisioneiros de Guerra. Que fazer? Qual o procedimento?

Informaram-me que os batalhões encaminhariam ao Posto de Coleta os seus prisioneiros e que eu deveria relacioná-los, alimentá-los (ração C), alojá-los da melhor maneira possível e, logo que possível, entregá-los ao Grande Campo de Prisioneiros de Guerra do Exército americano na Cidade de Modena. A partir do recebimento no Posto de Coleta, seríamos responsáveis pela segurança física dos PG e deveríamos requisitar os meios de transporte para Modena, bem como alimentação (ração C) e socorro médico, se necessário.

A primeira providência foi encontrar um local que proporcionasse abrigo e condições razoáveis de segurança e higiene.

Selecionamos a sede de um clube esportivo, onde existia uma grande piscina vazia e que era contornado por inúmeras cabines (vestiários), o que facilitava a segurança. Assim, nasceu o Posto de Coleta de São Lázaro, próximo a Pontenure (PC do 1º RI). Ali passamos a receber e fazer triagem dos prisioneiros – oficiais, graduados e soldados – para, posteriormente, entregá-los ao V Exército em Modena. Nossa missão, que inicialmente era limitada ao 1º RI, expandiu-se, conseqüência da rendição de militares alemães e italianos, bem como pela constituição do Governo Militar Aliado – Seção de Salsomaggiore. O grande número de prisioneiros nos obrigou a desdobrar o local do Posto de Coleta, tendo sido ocupado também um galpão coberto e algumas casas a W de Pontenure. Pelo Posto de São Lázaro, passaram aproximadamente 2.000 prisioneiros, entre 28 de abril e 20 de maio de 1945, quando encerramos nossas atividades.

Inicialmente, elaborávamos relações nominais que eram entregues ao S/2 do Regimento e ao Comandante do Campo de Prisioneiros de Modena. Depois, devido ao grande número, passamos a simplesmente contá-los e logo que dispúnhamos de transporte entregá-los ao V Exército.

Os Prisioneiros

Decorridos mais de cinqüenta anos, vem à memória a chegada e a recepção dos prisioneiros. Eram, em sua maioria, militares alemães e italianos e, para surpresa nossa, havia entre eles poloneses, russos e tchecos incorporados às Forças do Eixo e que lutavam no Teatro de Guerra italiano. Alguns estropiados e com dificuldades para caminhar, muitos sem calçados e com uma única e simples peça de uniforme. Barba por fazer, olheiras fundas, lábios crestados e, como alimento, pedaços de pão preto duro e, em geral, mofado; no entanto, a atitude militar era impecável, reflexo naturalmente da autodisciplina germânica.

Defrontava-me com o inimigo tenaz que resistira e cumprira a missão até o fim em Monte Castelo, Montese, Castelnuovo, Zocca... Não podíamos esquecer, também, as atrocidades cometidas por vários deles contra militares e civis italianos. Quantos dos nossos haviam tombado pelas balas de muitos dos que ali estavam?

Ódio, revolta, vingança? Não. O que acabou por predominar foi um sentimento humano mais profundo, compaixão, pena; pois, estávamos presenciando cenas dolorosas entre aqueles homens. A maioria não se alimentava adequadamente havia mais de uma semana e, logo após receberem a ração C completa (6 latas), ficavam surpresos, emocionados, tremendo e inquerindo se todas as latas eram para eles. Não sabiam o que continham, nossos pracinhas os auxiliavam demonstrando como abri-las. Quando abriam a lata do breakfast (café da manhã) e deparavam-se com cigarros, fósforos, chocolate, leite em pó e até folhas de papel higiênico, o choque emocional era tremendo.

As reações eram comoventes. Alguns não fumavam havia meses, quando acendiam o cigarro e davam a primeira tragada, mãos trêmulas, olhos enchiam-se d'água e as lágrimas brotavam. Quem não se emocionaria? Outros, esfomeados ao abrirem as latas e começar a comer tremiam, suavam e iam empalidecendo, desmaiando; obrigando nossos enfermeiros a socorrê-los. Naturalmente, tinham as mais variadas atitudes de comportamento. Alguns não falavam, permaneciam isolados e apáticos. Outros juntavam-se em pequenos grupos e conversavam no idioma de origem. Os alemães, em geral, não se entrosavam com os outros prisioneiros e, em particular, com os italianos a quem demonstravam desprezo e ódio. Havia idosos entre 40 e 50

anos e jovens de 17 e 18 anos, estes os mais revoltados com a derrota. A grande maioria na faixa de 21 a 30 anos e, com algumas exceções, conformados.

Formatura e Revista Diária

Os prisioneiros formavam em duas alas frente para o interior deixando um espaço livre entre elas por onde eu me deslocava, acompanhado pelo mais graduado dos PG. Deslocava-me pela frente de uma das alas até o final, voltando pela frente da ala oposta. Convém ressaltar que o meu auxiliar – sargento Pedro dos Santos previamente conferia com o PG mais graduado o total em forma. Era uma prática diária e necessária.

Na primeira formatura, fui tomado de emoção e surpresa pois não podia prever tão rígida e impecável atitude militar. Os PG imóveis, em rigorosa posição de sentido. Nada lembrava homens estropiados, cansados, abatidos pela fome e adversidade da derrota. Pulsava ainda no íntimo de cada um e em todos eles o orgulho do soldado. Emocionei-me com aquela demonstração de respeito que me proporcionavam como Comandante.

Devo ressaltar que o encarregado do grupamento de Graduados e Soldados Prisioneiros de Guerra era o sargento Hans Reder, originário da Cavalaria, com aproximadamente 1,90m de altura, louro, olhos azuis, verdadeiro protótipo germânico, enérgico e disciplinado.

Coleta de Prisioneiros em Poder dos *Partisans*

Na fase final das operações militares no Vale do Pó e Norte da Itália, os *partisans* passaram a atuar com mais independência e surgiram pequenas frações, em geral atuando por conta própria, sem controle pelos comandos das brigadas. Estes grupos agiam contra todos: militares e civis; homens, mulheres e crianças que, no seu entender ou por vingança, tinham colaborado com o inimigo ou com o governo fascista. Os pedidos de garantias de vida e denúncias de fuzilamentos e torturas eram constantes aos comandantes aliados. Ao anoitecer, nas cidades, vilas e aldeias, a fuzilaria era comum, sendo enorme o risco de vida, até mesmo para as tropas regulares.

O Alto Comando Aliado foi obrigado a tomar providências drásticas exigindo que as Brigadas Regulares de Partisans pusessem um paradeiro a tais práticas, ameaçando-os com uma operação militar de desarmamento geral. Como conseqüência de tais arbitrariedades, fui chamado ao PC do Regimento e o Major Olivier – S/2, determinou-me que, por solicitação da Seção Governo Militar Aliado de

Salsomaggiore e autorizado pelo Comandante do Regimento, eu deveria proceder a coleta dos prisioneiros que estavam em poder dos *partisans* nas elevações ao redor de Salsomaggiore e ao sul do Rio Pó. Na ocasião, entregou-me a relação: *Comando della XIIIª Zona – Corpo Voluntário Della Liberta Esercito Italiano de Liberazione Nacionale* na qual o Coronel Comandante do Regimento – Coronel Caiado de Castro – já havia aposto o "Autorizo".

Para cumprir a missão contei com duas viaturas 2,5 Ton, duas 3/4 Ton e mais um *jeep*. Recebi reforço em armamento e munição (armas automáticas e granadas), além da dotação normal do meu Pelotão. Tinha origem assim, nova e imprevista missão para o Posto de São Lázaro. O Capitão Chefe da Seção Governo Militar de Salsomaggiore passou a enviar informações sobre a localização de prisioneiros em poder dos *partisans* e a minha tropa fez diversas incursões nas montanhas a pequenos lugarejos *paese*, conseguindo arrebanhar numerosos prisioneiros.

Durante uma das incursões que fizemos nas montanhas, deparamos com o seguinte quadro: pequeno conjunto de casas (paese), tendo ao centro uma área livre. De uma das casas, surge alguns *partisans* portando armas as mais variadas (metralhadoras, fuzis automáticos, carabinas, granadas etc.)

Pergunto pelo Comandante do Grupo e logo se apresenta um jovem italiano, bem disposto e armado com uma metralhadora portátil. Apresento-lhe o documento que me autorizava a coleta dos prisioneiros em seu poder e ele chama imediatamente um de seus auxiliares e ordena que traga todos. São aproximadamente trinta ou quarenta alemães em estado lastimável, alguns descalços e a maioria com uma única peça do uniforme. Barba por fazer, olhos fundos, esfomeados. Num canto do pequeno pátio, deparo-me com uma tina (tonel de madeira cortado ao meio) e, dentro, uma sopa rala a base de farelo de trigo. Era a única refeição que tinham a mais de uma semana. Ordeno ao meu auxiliar que confira o número de prisioneiros de guerra e os embarque nas viaturas.

Para minha surpresa, o Comandante dos *partisans* me interrompe e diz que há também prisioneiros civis italianos (colaboradores fascistas). Digo-lhe que minhas ordens são para recolher os militares prisioneiros e ele me diz que tem ordens para me entregar todos, inclusive os civis ou então não poderia entregá-los. Era um imprevisto e pedi para examinar os civis italianos. Eram uns vinte, sendo que, entre eles, três mulheres, uma jovem de aproximadamente 16 a 18 anos e duas com mais idade. A jovem, agarrada a um italiano idoso que disse ser seu pai. Todos em estado lastimável, com ferimentos e equimoses, sinais de tortura. Esquálidos, trêmulos e apavorados. Percebi pelos olhares que imploravam para que fossem recolhidos. Decidi trazê-los junto com os militares e determinei que os embarcassem em uma das

viaturas e assim chegando ao Campo de São Lázaro, onde de imediato foram alimentados e tratados. Separei os civis numa pequena casa e como não os poderia conduzir para Salsomaggiore, os entreguei a Chefia de Polícia do Governo Militar.

Oficiais Prisioneiros

O Major Johann Gewecke chegou a São Lázaro com outros oficiais, graduados e soldados. Bem uniformizado, botas lustradas, boné (quepe) e cinto. Em sua túnica, ostentava algumas passadeiras de condecorações recebidas. Postura militar impecável. Arrogante, deixando transparecer sua revolta pela derrota e ainda mais por ser recebido por militares que desconhecia, comandados por um simples Tenente, acompanhado por seu auxiliar – um sargento (negro). Era a suprema humilhação para o super-homem ariano.

Fiz com que o sargento-auxiliar os conduzisse para a casa que servia de alojamento e onde já se encontravam outros oficiais aguardando transporte para Modena. Receberam as latas de ração C e no alojamento existiam dois fogareiros para aquecer a ração.

Logo na manhã seguinte, o auxiliar me fez sentir que o Major tinha uma queixa a fazer: "Era um Oficial Superior e como tal desejava ser tratado e no seu alojamento e dos demais oficiais não havia camas". Tudo me foi transmitido pelo soldado Oscar Kunrath nosso intérprete. Realmente, não tínhamos condições de alojá-los melhor e ainda mais por se tratar de um Posto de Coleta em que a estada era curta, dois a três dias, dependendo da disponibilidade de transporte para Modena.

A solução que encontrei para a reclamação do Major foi determinar ao sargento-auxiliar (sgt Pedro) que conduzisse todos os oficiais ao meu alojamento e que vissem onde e como eu estava dormindo há mais ou menos duas semanas: um pequeno quarto na casa vizinha e, estendidos no chão, duas mantas, com a minha muda do uniforme de lã servindo de travesseiro. Não houve mais reclamações.

A estranha solicitação do Major Johann

Como esclareci, o Major Johann Gewecke chegou com outros oficiais e um grande número de graduados e soldados alemães.

Havia dificuldade em obter transporte e, assim, tive que alojá-los num grande galpão no lado oposto a rua principal de Pontenure, próximo a São Lázaro.

Certo dia, fui procurado pelo sargento Pedro que me transmitiu o seguinte pedido do Major Johann:

"Como muitos daqueles militares alemães tinham estado sob suas ordens, poderia eu permitir que ele se despedisse de seus antigos subordinados e companheiros de Arma?"

Era uma solicitação estranha mas meditei e não vi nada de mais em conceder a autorização ao Major pois, se estivesse no seu lugar, por certo gostaria de me despedir daqueles que haviam lutado sob minhas ordens. Não havia nenhum perigo maior.

As operações militares estavam encerradas, a rendição incondicional no Teatro de Operações italiano já havia sido assinada e estava em curso. Não poderia haver qualquer tentativa de fuga, pois os militares alemães prisioneiros de guerra sujeitos a represálias por parte dos *partisans* e da própria população civil. A garantia de suas vidas estava em nossas mãos.

A guarda permanente junto aos locais de alojamento estava postada mais para impedir atos de represália e "vendetas" por parte de grupos *partisans* e guerrilheiros de última hora.

Ponderando todas as circunstâncias, concedi a autorização solicitada pelo Major Johann e, na manhã seguinte, acompanhei-o ao galpão onde estavam os graduados e soldados, aproximadamente 400 alemães.

Para minha surpresa, o Major, ao chegar ao local, subiu numa pequena mesa que ali existia e fez a saudação nazista. Imediatamente, os prisioneiros se levantaram e, perfilados, alguns responderam a saudação. O silêncio era total. Então, o Major começou a falar em tom exaltado e, naturalmente, em alemão.

Não posso recordar exatamente o que disse e que era traduzido pelo nosso intérprete, soldado Kunrath. Lembro-me apenas que falou por uns poucos minutos. "A luta estava terminada e eles haviam cumprido o seu dever para com a pátria. Que, quando chegassem ao grande Campo de Prisioneiros, deviam marchar de cabeça erguida, orgulhosos por terem cumprido o dever como soldados. Que Deus proteja nosso povo e nossa pátria que saudamos com o nosso último... Sieg Heil!... Sieg Heil!... Sieg Heil!"[1]

A conseqüência de atender a solicitação do Major é que fui chamado ao PC do Regimento e devidamente advertido de que não mais deveria permitir tal prática.

Estes são os fatos que posso relatar para complementar o muito que se tem escrito sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial – campanha italiana – Força Expedicionária Brasileira. Naturalmente, com o passar dos anos a memória pode ter falhado e outras ocorrências terem sido esquecidas ou mesmo o

[1] Sieg Heil! – Salve a Vitória!

relato que aqui apresentei não se tenha passado exatamente como descrito. Se isso ocorreu, peço desculpas.

A missão foi cumprida e como 1º Tenente de Infantaria, Comandante do 1º Pelotão da Companhia de Canhão Anticarro do Regimento Sampaio (1º RI), devo ressaltar a colaboração eficiente dos meus auxiliares diretos: 2º sargento Pedro dos Santos (já falecido), 3º sargento Feliciano Pinto de Godoy, 3º sargento Gumercindo Souza, 3º sargento Virgilio Daniel e todos os 33 cabos e soldados.

Quanto aos prisioneiros, minha convicção é de que salvamos muitas vidas, pois a sede de vingança que tomou conta do povo italiano certamente não pouparia a muitos deles.

Decorridos mais de cinqüenta anos, não sei se lembram do jovem Tenente e seus pracinhas que os acolhiam, alimentavam e zelavam por sua segurança.

Onde andarão o Major Johann Gewceke, o Capitão Walter Sy, o Capitão Hans Adam, Capitão Evich Bohm, Capitão Gruber Christian, sargento Hans Reder, sargento Hans Hobe, sargento Friedrich Schulz, sargento Paul Tribel e tantos outros alemães, russos, poloneses, tchecos e italianos? Certamente, muitos ainda vivos e integrados às suas famílias, como é o nosso desejo, outros falecidos. Que descansem em Paz!

Coronel-Aviador Ruy Bandeira de Abreu*

Nasceu na cidade do Rio de Janeiro.

Foi declarado aspirante-a-oficial aviador na antiga Escola de Aeronáutica dos Afonsos, em 1948.

Freqüentou a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, em 1957; o Curso de Classificação de Pessoal no Centro de Estudos de Pessoal do Exército Brasileiro, em 1964; e a Escola de Estado-Maior da Aeronáutica – ECEMAR, em 1969.

Serviu, sucessivamente, no 1º Grupo de Caça; na Base Aérea de Recife; na Escola de Aeronáutica; no Comando de Transporte Aéreo; no 1º/2º Grupo de Aviação (Comandante); no Estado-Maior da Aeronáutica e no Comando Geral de Pessoal.

Foi transferido para a reserva em outubro de 1982.

Recebeu as seguintes condecorações: Medalha do Atlântico Sul, Mérito Santos Dumont e Ordem do Mérito Aeronáutico – Grau Oficial.

Possui o Curso de Administração de Empresas da Faculdade Moraes Junior, é Bacharel em Economia pela Faculdade Cândido Mendes e tem Mestrado em Economia pela Universidade do Rio de Janeiro (COPPE).

Exerceu, ainda, profícua atividade profissional na Companhia Telefônica Brasileira, na Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, no Departamento de Aviação Civil e em Furnas Centrais Elétricas.

É expressiva a sua participação em trabalhos multidisciplinares, atividades acadêmicas e projetos ligados ao Ministério da Aeronáutica e à área civil nos diversos campos de sua especialização.

---

* Piloto de uma das aeronaves da COMTA que transportaram os restos mortais dos pracinhas brasileiros, da Itália para o Brasil.

Este relato constitui a síntese de uma grande história: o repatriamento dos ossos dos pracinhas brasileiros que morreram na Segunda Guerra Mundial, na defesa dos princípios democráticos, contra a tirania e o absolutismo.

Nesse relato sublinhamos o perfil moral de um grande brasileiro, o General Cordeiro de Faria. Nunca nos vimos antes, mas tive a feliz oportunidade de conhecê-lo sob vários enfoques proporcionados, aleatoriamente, pelos acontecimentos ocorridos naquela viagem. Lamentavelmente, vou relatar o acidente com uma das aeronaves que transportavam um terço das urnas.

A Força Aérea colocou à disposição da Comissão de Repatriamento três aeronaves C-54, versão cargueiro do DC-4 SKY Master, através do COMTA – Comando de Transporte Aéreo.

Nessa época, eu servia na Seção de Planejamento do próprio COMTA. Nossa principal missão era realizar o planejamento das viagens internacionais, a implantação de novas linhas de transporte aéreo e a confecção das Ordens de Missão, documento oficial assinado pelo Comandante do COMTA, na época, Major-Brigadeiro Botelho, a quem cabia definir como a missão deveria ser executada.

Juntamente com os capitães navegadores Dantas e Carneiro, planejamos toda a viagem. Escolhemos a rota Rio/Recife/Dacar/Lisboa/Roma. No regresso utilizaríamos a mesma rota, no sentido inverso. As travessias do Atlântico deveriam ser feitas à noite para possibilitar o uso da navegação astronômica, recurso mais seguro.

Sugeri que a viagem fosse feita em grupo. Se isto acontecesse, o nome do piloto mais antigo das três aeronaves, o do Comandante, seria expedido numa única Ordem de Missão.

O meu objetivo era promover também a participação da Força Aérea nesse evento. Como o Comandante do COMTA não aceitou a sugestão, cada aeronave seria comandada pelo piloto mais antigo de cada uma delas. Sugeriu apenas que mantivéssemos uma relativa *distância-tempo* entre elas.

O que mais me impressionou na viagem foi o trabalho realizado por aqueles que cuidaram da exumação dos ossos dos pracinhas. Os ossos foram lavados, secados, envolvidos em uma rama de algodão e, depois, colocados em uma urna metálica, hermeticamente fechada. Nas faces retangulares de cada urna foi transcrito o nome completo do pracinha; nas extremidades quadriculadas foi transcrito o número de ordem correspondente à relação de todos os exumados, cujas cópias foram distribuídas a cada aeronave.

As urnas metálicas foram colocadas em uma de madeira envernizada, juntamente com o respectivo termo de exumação. Externamente, foi colocado o nome do

respectivo pracinha. Graças a este magnífico trabalho foi possível identificar as quatro urnas queimadas no acidente.

A equipe mandou ainda cinco urnas de madeira de reserva. Parecia que a equipe de exumação estava adivinhando o que iria acontecer. Coincidentemente elas foram embarcadas no meu avião.

Assim que as urnas chegaram a Roma, foram distribuídas pelas três aeronaves. Nesta mesma cidade foi realizada uma missa solene em homenagem aos pracinhas brasileiros que deixavam a Itália, em regresso ao Brasil.

Foi nessa fase que o nosso General manifestou a firmeza do seu caráter.

O embaixador do Brasil em Roma quis aproveitar a presença da Comissão de Repatriamento que, diga-se de passagem, foi um *acontecimento na cidade*, para inaugurar novamente as instalações de nossa Embaixada na Itália. Tempos atrás, não muito distantes, havia sido adquirido um palácio, em estilo barroco, erguido para o Papa Inocêncio XI – *Palazzo Pauperili,* adaptado para servir ao Corpo Diplomático brasileiro em Roma. Era um prédio histórico.

Nosso General não aceitou o convite, Não poderia unir duas solenidades totalmente incompatíveis: um coquetel festivo oferecido à comissão, veladamente, tendo como alvo principal a alta sociedade romana, e outra de cunho totalmente religioso. Era realmente uma reunião promocional, que não poderia se associar a uma homenagem póstuma àqueles que tombaram pela liberdade mundial. O General Cordeiro de Faria, com a sua firmeza, educação e absoluto respeito, não aceitou o convite. Deixou, no entanto, as tripulações livres para que seus membros decidissem por si mesmos. Todos, incluindo nossos sargentos, que também haviam sido convidados, decidimos apoiar a decisão do General.

Ficamos solidários com a Comissão de Repatriamento. Não comparecemos ao evento.

As três aeronaves decolaram de Roma com destino a Lisboa, mantendo, entre elas, um intervalo de quinze minutos.

Embarcaram na primeira, a que se acidentou, o General Cordeiro de Faria, o então Coronel Meira Mattos e um outro Coronel cujo nome de guerra, salvo melhor juízo, era Neves.

A segunda aeronave, que havia decolado quinze minutos após a primeira, levava como passageiro um almirante, cujo nome não me recordo.

A terceira aeronave, que estava sob meu comando, obviamente, decolou trinta minutos após a primeira, e tinha como passageiro o ex-Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Nero Moura, que também havia sido Comandante do Primeiro Grupo de Caça na Itália, juntamente com aqueles seus subordinados que tombaram no cumprimento do dever. Ele fizera questão de acompanhá-los.

Ao entrarmos em vôo de cruzeiro, observei que nossa aeronave estava voando ligeiramente “cabrada” e isso significava que íamos perder, pelo menos, umas 20 milhas por hora. O fato estava sendo causado pela má distribuição da carga – no caso as urnas – o que foi confirmado pela Ficha de Peso e Balanceamento.

Determinei aos mecânicos que deslocassem maior número de urnas para frente, o mais próximo possível do centro de gravidade, até que a aeronave entrasse na normalidade de vôo.

Acredito, ou melhor, tenho absoluta certeza, de que este mesmo fato aconteceu com a aeronave que se acidentou. Tanto isto é verdade, que a segunda aeronave, que também corrigiu a anormalidade, pousou em Lisboa dez minutos à frente da aeronave acidentada.

Aquela aeronave voara o tempo todo ligeiramente “cabrada”, perdendo, assim, velocidade. Ao pousar em Lisboa, provavelmente ao reduzir os motores para pouso, entrou em “perda” na cabeceira da pista, batendo, inicialmente, com a asa direita no solo. Com o choque, a asa partiu-se bem perto da fuselagem, ficando a uns cinqüenta metros à frente do corpo do avião e explodiu logo após, consumindo toda a gasolina, num violento incêndio. Após o choque inicial, a aeronave subiu novamente cerca de vinte metros, completamente descontrolada e, desta vez, caiu sob a asa esquerda. Esta asa ficou presa à fuselagem, mas também explodiu, iniciando mais um terrível incêndio.

Com os dois choques as urnas soltaram-se das amarras, projetando-se para frente e impediram a passagem da tripulação da cabine para a fuselagem. Assim, os tripulantes tiveram que abandonar o avião pela saída de emergência. A maioria sofreu sérias queimaduras; o Major que estava na posição de segundo piloto foi o que mais se queimou. Ficou hospitalizado em Lisboa por mais de seis meses.

Segundo o relato do chefe dos bombeiros do aeroporto, a quem me dirigi após o pouso, para solicitar o transporte das urnas para um hangar que nos foi oferecido pela Força Aérea portuguesa, o início do salvamento das urnas foi realizado pelos próprios passageiros que estavam a bordo, independentemente do fogo, do calor e, principalmente, do perigo de uma nova explosão.

Assim que os bombeiros chegaram, continuaram o serviço de salvamento dos esquifes, concomitantemente com o trabalho para debelar o incêndio. É interessante dizer que, normalmente, em um acidente que envolve explosão e fogo, os bombeiros procuram salvar os passageiros e tripulantes, deixando a carga em segundo plano. Normalmente ela é coberta por seguro, o que não era o caso.

Disse-me o chefe dos bombeiros que, assim que souberam do significado daquelas urnas e constataram o empenho dos passageiros em salvá-las, não tiveram dúvidas,

apesar do perigo continuaram a executar o serviço de salvamento. Soube ainda que, pelo menos, dois bombeiros sofreram queimaduras nos braços. Os três militares *capitaneados* pelo nosso General, apesar do grande risco de vida, desprezaram o perigo e iniciaram a operação de salvamento das urnas. Eu, pessoalmente, não assisti a operação de salvamento. Este relato me foi transmitido pelo chefe dos bombeiros do aeroporto.

Pensando um pouco mais, o que representaria isso tudo para o nosso País, para as Forças Armadas, em especial, para a Comissão de Repatriamento; e, em particular, para as famílias daqueles que deram suas vidas pelos compromissos assumidos pelo nosso País, e perante o mundo de então?

Pela segunda vez o nosso General e seus companheiros deram um exemplo de coragem, bravura e dignidade.

Felizmente, a maior parte das urnas foi salva. Apenas quatro delas ficaram queimadas.

Três urnas metálicas queimaram parcialmente e uma delas foi totalmente destruída. Quem transportou as urnas para o hangar da Força Aérea Portuguesa foi a minha tripulação, que chamou a si essa responsabilidade.

Nossa tripulação era composta de três oficiais (dois pilotos e um navegador), dois mecânicos e dois radiotelegrafistas.

Trabalhamos desde que pousamos até uma hora da manhã, hora de Lisboa. Não tivemos tempo de almoçar e também de jantar. Fizemos um lanche no bar do aeroporto.

Conseguimos identificar as urnas queimadas seja pelo nome gravado na urna metálica seja pelo número de ordem constante da relação numérica fornecida pela Comissão de Exumação e distribuída às três aeronaves.

Somente uma única urna ficou totalmente queimada. Restou apenas a ossada, mas mesmo assim conseguimos identificá-la utilizando o processo de exceção: era a única que faltava na relação numérica.

Depois de identificar as ossadas, colocamo-las nas urnas de madeira reservas que estavam em nosso avião, apondo os nomes dos respectivos pracinhas no lado externo. Iniciamos a limpeza das urnas, removendo as manchas provocadas pelos produtos químicos e pela água utilizados pelos bombeiros. Conseguimos com um funcionário do aeroporto alguns vidros de verniz e, assim, demos uma aparência melhor às urnas manchadas. Arrumamos as urnas em um determinado dispositivo, orientados por um religioso que iria rezar uma missa no dia seguinte. Simultaneamente, eu e mais dois navegadores, Dantas e Expedito, iniciamos um novo estudo da rota até Dacar, visando a diminuir o tempo de vôo, utilizando pousos intermediários, principalmente na África, com o propósito a reduzir o combustível e, em conseqüência, aumentar a disponibilidade de carga das aeronaves. Comunicamos o aciden-

te ao Brasil, solicitando ainda que uma outra aeronave se deslocasse para Dacar, para substituir a acidentada.

Assim que iniciamos o estudo, tivemos conhecimento de que a Força Aérea portuguesa havia colocado à disposição da Comissão de Repatriamento uma aeronave para o transporte das urnas acidentadas, não para Dacar, como havíamos planejado, mas para Las Palmas, possessão portuguesa nas Canárias. Comunicamos ao Brasil a nova rota. Nós nos encontraríamos, portanto, em Las Palmas para continuar a travessia do Atlântico.

Tenho observado que, ao ocorrer uma tragédia, não sei se isto é geral, sempre acontece um fato qualquer que transcende do momento de tensão e fragmenta aquele instante de intranqüilidade.

Quando estava na cabeceira da pista, logo após ter me dirigido ao chefe dos bombeiros, aproximou-se de mim um senhor, engravatado, cujas feições eram de relativa calma e, exagerando um pouco, até de satisfação, o que contrastava de certo modo, com todos aqueles que estavam ainda no local do acidente, onde o avião ainda ardia em chamas.

Talvez, por estar de macacão de vôo, e ter assumido a remoção das urnas, ele deve ter me identificado como um dos tripulantes das aeronaves e, assim, dirigiu-se a mim. Identificou-se como chefe do aeroporto ou mesmo do DAC de Portugal, não me lembro bem. Ele demonstrava uma grande satisfação e até mesmo euforia com o trabalho executado pelo serviço de contra-incêndio do aeroporto.

Confirmei a excelência do trabalho, principalmente pelo salvamento das urnas. Disse-lhe, ainda, que já havia cumprimentado o Chefe do serviço pela eficácia e excelência da operação. Foi nesse momento que percebi sua incontida satisfação. Contoume que, em outro acidente com as mesmas características daquele, os bombeiros, na afobação e entusiasmo, dirigiram-se para a asa em chamas, a qual estava apartada da fuselagem. Os bombeiros então descarregaram nela todo o líquido contra-incêndio, deixando em chamas a outra asa que estava presa à fuselagem. Em conseqüência, morreram queimados todos os passageiros e tripulantes. Fez apenas duas ressalvas: o acidente não acontecera no aeroporto de Lisboa; e a aeronave não era quadrimotor.

Este fato ocorreu exatamente ao terminarmos de recuperar as urnas acidentadas. Já passava da meia-noite, fomos instados a comparecer ao hospital para constatar a situação dos nossos companheiros acidentados. Ponderei que estávamos cansados, sujos e que não havíamos nos alimentado naquele dia. Mais do que isso, ir a um hospital àquela hora era totalmente inconveniente.

Conforme havíamos combinado, no dia seguinte, logo após o café matinal, dirigimonos ao hospital e, em seguida, fomos ao aeroporto, onde estava sendo realizada uma solenidade religiosa no mesmo hangar onde se encontravam as urnas acidentadas.

No outro dia foi realizada mais uma missa em uma das catedrais mais importantes de Lisboa, em homenagem aos nossos pracinhas.

Compareceram a esta última homenagem, ainda na Europa, a Comissão de Repatriamento, nossas tripulações e, principalmente, a sociedade lisboeta.

No dia da decolagem para Las Palmas (15 de dezembro de 1960), tomei conhecimento pelo mecânico que, por ordem superior, fora determinada a redução do combustível da minha aeronave. Pelos meus cálculos, a gasolina que havia sido colocada daria para ir de Lisboa até Las Palmas, para retornar a Lisboa e ainda para voar mais quarenta e cinco minutos. Estava, portanto, fora do padrão, pois a reserva deveria ser de duas horas e não de quarenta e cinco minutos. Com a oferta da Força Aérea portuguesa, não havia necessidade de reduzir o combustível. Além disso, é de praxe: sempre que se decola de um aeroporto onde o combustível é mais barato, deve-se aproveitar toda disponibilidade da aeronave, colocando o máximo de gasolina possível. E, por motivos óbvios, o preço do combustível em Lisboa era muito inferior ao de Las Palmas, uma ilha no meio do Atlântico.

Procurei saber o motivo da redução do combustível e não recebi esclarecimentos suficientes, mesmo tendo apresentado uma série de ponderações de ordem técnica e também alegações de que estava sendo contrariada a Ordem de Missão assinada pelo Comandante do COMTA.

Não tendo sido levadas em consideração as minhas ponderações, decidi abastecer, de acordo com as normas de segurança, como determinado na Ordem de Missão.

Dirigi-me, então, ao ex-Ministro Nero Moura, a quem expliquei o ocorrido colocando o problema em suas mãos. Ele apenas disse que eu era o Comandante. Como conseqüência, deveria fazer aquilo que considerasse mais correto.

Resolvi abastecer, de acordo com os padrões técnicos, e tal decisão atrasou a decolagem pelo menos em quinze minutos. Quando pousamos em Las Palmas a aeronave que viera do Brasil já estava lá.

Era comandada pelo então Cel Cícero, também Comandante do Grupo. Em virtude dos fatos acontecidos, em que pese as minhas ponderações, informou-me que trouxera mais um piloto para me substituir. E assim passei para passageiro da sua aeronave, juntamente com o nosso General Cordeiro de Faria, e os coronéis Meira Mattos e Neves.

Decolamos no outro dia, pela manhã, com destino a Recife. No trecho Las Palmas/Recife o General convidou-me a sentar a seu lado. Eu estava aborrecido com o que acontecera, com a sucessão de fatos que culminaram na minha substituição determinada pelo Cel Av Cícero. Sentia-me injustiçado.

Ele tentou, e conseguiu, aliviar minha tensão. Passamos o tempo todo da viagem conversando, contei a ele o motivo do acidente e, também, o motivo técnico

que me levou a completar o reabastecimento - segurança. Concordou comigo. Aquilo era o que deveria ser feito. A segurança era de fato o aspecto mais importante da viagem. Disse-me que o risco sempre existe, mas procurá-lo espontaneamente era uma grande burrice. Apesar de concordar com o que tinha decidido, ele achava que eu deveria agir com mais inteligência, não me deixando envolver pela emoção.

– Nunca falte com o respeito a seu superior hierárquico, por mais imbecil que você possa achá-lo, disse ele. Mas jamais abaixe a cabeça na sua presença, principalmente quando você estiver certo.

E continuou sua doutrinação: "Existem muitos militares que confundem mandar com o comandar". E citou vários exemplos de conflitos gerados por militares. "Confundem a superioridade hierárquica com a superioridade em todos os sentidos."

Lembrou alguns casos vividos em sua carreira, principalmente quando era tenente e capitão. Aconselhou-me bastante, principalmente com respeito à vida militar. Falou-me, também, que não me preocupasse com os acontecimentos. Iria falar pessoalmente com o Comandante do COMTA sobre os fatos que geraram toda aquela confusão.

Ele interessou-se muito pela recuperação das urnas. O que o deixou mais satisfeito foi a identificação daquelas que foram queimadas.

Na ocasião afirmei que a identificação só foi possível devido ao excepcional trabalho realizado pelos responsáveis pela exumação.

Fiquei muito agradecido pela sua preocupação, pelos conselhos, pela ternura com que me distinguiu. Mas resolvi pedir-lhe um grande favor: Não levasse para o Exército, em particular, para a Comissão de Repatriamento aqueles fatos desagradáveis e principalmente os que geraram o acidente. Eu iria continuar defendendo, agora de forma mais inteligente, até onde fosse possível, a minha atitude e a decisão que havia tomado.

O General Cordeiro de Faria cumpriu fielmente sua palavra. O assunto morreu ali mesmo. Nenhuma ligação ou contato foi feito com o Comandante do COMTA.

Nosso General mostrava ser uma pessoa amiga, afável, terna, compreensiva. Um grande homem.

Anos mais tarde, tomei conhecimento através do jornal *O Globo*, que ele, já bem mais velho, sofrera uma tentativa de assalto em plena Avenida Nossa Senhora de Copacabana, por quatro pivetes. Mais uma vez não se acovardou. Colocara aqueles quatro marginais para correr, a bengaladas.

Um grande exemplo para o País, sempre necessitado de homens de valor.

Gostaria de narrar uma história à margem do repatriamento dos ossos dos pracinhas: o fato ocorreu, provavelmente, em 1958. Estava fazendo a Linha do CAN –

Correio Aéreo Nacional, para Ponta Porã, hoje, Mato Grosso do Sul. A aeronave era o C-47. Normalmente as tripulações pernoitavam em uma Unidade do Exército. Salvo melhor juízo, era o 11º RC, com parada de sede naquela cidade. O Comandante da Unidade era o Coronel (ou Tenente-Coronel) Sapucaia.

Nossa decolagem estava prevista para o dia seguinte, às sete horas. Acordávamos sempre duas horas antes, por um soldado de serviço.

No dia da decolagem aconteceu um fato inesperado: fomos acordados pela banda de música do Regimento. Tocaram o hino dos aviadores e foi aí que descobrimos o motivo daquela alvorada festiva – era o dia 23 de outubro, Dia do Aviador.

Quando descemos para o rancho, nossa tripulação foi aplaudida. Logo após, alguns oficiais, vários sargentos, cabos e soldados entoavam o *Hino dos Aviadores*. Foi uma cena emocionante! Como faltava luz, a maioria lia a letra do hino sob a luz de velas.

Enquanto o hino era cantado, dois soldados entravam no salão com um enorme bolo decorado com uma asa e com os dizeres “Salve 23 de Outubro”. Ao término do hino, o Comandante usou da palavra, agradecendo nossa presença como legítimos representantes do Correio Aéreo Nacional e nos cumprimentou pelo Dia do Aviador.

Como mais antigo, coube-me transmitir nossos agradecimentos. Logo após, nós pilotos, mecânicos e o radiotelegrafista cortamos a primeira fatia do bolo, que ofereci ao Comandante do Regimento. Não em meu nome, mas no da nossa tripulação e também do CAN.

O que mais me chamou a atenção, ao me aproximar do Cel Sapucaia, foram os seus olhos; estavam lacrimejando. Achei, na época, que era apenas um problema de emoção.

Passaram-se alguns anos. Tão logo fui escalado para a missão de repatriamento dos ossos dos nossos Pracinhas, recebi a visita do referido Coronel. Acredito que ele já estivesse na reserva. Estava à paisana.

Fez-me um pedido. Queria que eu acompanhasse a urna de seu irmão, o então 1º Ten Aviador Oldegard Sapucaia, que havia sido abatido na Itália. Foi aí que entendi aquela homenagem e as lágrimas derramadas anos atrás. Assumi o compromisso. Não foi muito difícil. As urnas dos militares oriundos do 1º Grupo de Caça vieram na minha aeronave e, o que era mais importante, acompanhados pelo Brigadeiro Nero Moura, que fora o próprio Comandante daquela Unidade de combate, na Itália.

Nós nos encontramos, pela última vez, junto à urna de seu irmão, no deslocamento da Igreja da Candelária até o Monumento aos Mortos na Segunda Guerra Mundial. Foi a última vez que o vi.

Tenente-Coronel Edu Vargas*

Natural da Cidade de Cruz Alta, RS, pertence à turma de 1943 do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva de Porto Alegre. Convocado, estagiou no I Batalhão do 9º Regimento de Infantaria, em Rio Grande, RS. Em julho de 1944, convocado novamente para as fileiras do Exército e servindo no 9º RI, em Pelotas, foi transferido para a FEB. Antes, conforme consta em suas folhas de alterações, requereu por duas vezes o ingresso na Força Expedicionária. Na guerra, desempenhou a função de Comandante de Pelotão de Fuzileiros na 2ª Companhia do 6º RI. Entrou em combate, guarnecendo a linha Montecavalloro – Boscácio, durante todo o inverno, numa frente de cerca de 750m em linha reta. No dia 5 de março de 1945, ataque a Castelnuovo, seu Pelotão conquistou a terrível Cota 670 que elevadas baixas tinha ocasionado à 1ª Divisão Blindada americana e ao II/6º RI, especialmente à 4ª Cia. Após a guerra, em fevereiro de 1946, solicitou e foi deferida a matrícula no 1º ano da Escola Militar de Resende. Terminado o curso, foi declarado Aspirante-a-Oficial de Engenharia e classificado na 1ª Cia/14º BE, em Aquidanana, MT. Em 1951, foi transferido para o Parque Central de Material de Engenharia. Em 1954, foi nomeado Instrutor do Curso de Engenharia do CPOR/RJ e, em 1957, cursou a EsAO. Serviu, sucessivamente, no 2º BECmb, em Pindamonhangaba, SP, e no Parque Central de Material de Engenharia, RJ. Em 1963, foi reformado, no posto de Tenente-Coronel. Recebeu as seguintes medalhas e condecorações por sua participação na Segunda Guerra Mundial: Cruz de Combate, 1ª Classe; Medalha de Campanha e Medalha de Guerra.

---

* Comandante do 3º Pelotão de Fuzileiros da 2ª Companhia do I Batalhão do 6º Regimento de Infantaria.

Com muita satisfação relato um pouco da minha história a partir do momento em que fui convocado para a Força Expedicionária Brasileira, que deslocar-se-ia para o Teatro de Operações da Itália, a fim de participar da Segunda Guerra Mundial no âmbito das tropas aliadas.

Neste texto que ora lhes apresento, anseio contribuir com aquilo que ainda guardo na memória e escrito sobre o que foi essa grande epopéia brasileira.

Devo iniciar relembrando que já havia requerido por duas vezes minha transferência do 9º RI, em Pelotas, para a FEB. Era Tenente da Reserva de 2ª Classe, oriundo do CPOR de Porto Alegre.

Iniciamos, aqui no Brasil, os treinamentos, exames médicos e demais providências necessárias, enquanto aguardávamos o momento da viagem. Toda a tropa expedicionária, na fase final do seu preparo, foi reunida no Rio de Janeiro, de onde embarcaria.

Chegando à Itália, fui mandado cursar, em Santa Ágata Dei Gotti, o curso de Comandante de Pelotão, na escola americana *Leadership and Battle Training School*. Era um excelente curso com reprodução de verdadeiros cenários de combate. A realidade da guerra era transposta para os exercícios de forma muito real, exigindo do instruendo a tomada de decisões num ambiente de tensão.

Findo o curso, fui classificado no 6º RI e designado para comandar o 3º Pelotão da 2ª Companhia do I Batalhão. Um fato que chamava a atenção foi que eu era o quarto comandante desse pelotão, num período de três meses e meio, desde a data de 15 de setembro de 1944, quando a FEB entrou em combate.

No período do inverno – meses de novembro, dezembro, janeiro e fevereiro – de 1944 para 1945, o meu Pelotão guarneceu uma frente de 750m em linha reta, Montecavalloro – Boscácio. Aproveitei para conquistar o respeito, a amizade e, sobretudo, a confiança de todos, durante aqueles bombardeios, patrulhas e golpes-de-mão, característicos dessa fase de estabilização.

Existia no monte uma igreja, um cemitério e duas casas, uma do pároco e outra de uma família italiana. O terreno rochoso impedia que cavássemos trincheiras, obrigando-nos a ocupar o cemitério e retirar os restos mortais das sepulturas, para servirem como abrigos e posições para as armas.

Das posições do cemitério, em número de cinco, tínhamos uma visão de quase 360 graus de Montecavalloro a Boscáccio e a Lissano, que ficava junto do Rio Reno e da Rota 64. Na trincheira junto do mausoléu, havia duas posições para o tiro.

No princípio, a situação no cemitério, de certa forma, constrangia, violentava os soldados que ocupavam as posições. Numa escala, todos passavam por elas de dia e à noite. O teto, o chão e as paredes eram muito úmidos. Durante o dia e à noite, principalmente, os ratos e as baratas não davam sossego. Algumas providências foram tomadas: forrar o

chão com feno e espalhar DDT por todas as trincheiras e, especialmente, no mausoléu, que era muito enterrado. Era muito difícil fazer as refeições dentro daqueles buracos...

Aos poucos, porém, fomos acostumando-nos com todas essas coisas... Os homens que não estavam de vigília, junto às armas, podiam até tirar um sono quando o alemão permitia.

Os sentimentos vão endurecendo, o coração vai esfriando e a gente passa a suportar tudo. Depois, ficam as lembranças; um inferno permanente...

A igreja, o cemitério e as casas eram bombardeadas seguidamente, durante o dia e à noite, com tal perícia que, durante um longo tempo, raramente podíamos dormir. Os tiros eram intermitentes, com espaços variáveis entre uns e outros. Dava-nos a impressão, às vezes, que não iam atirar durante um longo tempo e, repentinamente, começava tudo novamente. Não atiravam muitas granadas. Sempre poucas: uma, duas, três, todavia, sempre certeiras. À noite, do escurecer ao amanhecer, parece que calculavam, com precisão, o espaço necessário entre o explodir de uma granada e o nosso adormecer novamente. Além do cemitério, tivemos que ocupar, também, a igreja. Ela já estava semi-destruída pela Artilharia alemã. Abrimos trincheiras embaixo dos altares, no flanco direito e dos dois lados da porta de entrada. No flanco esquerdo não pudemos fazer nada. Uma granada de canhão 88mm havia entrado pelo teto e se alojado dentro de um confessionário, sem explodir. Era um lugar por onde transitávamos muito e, assim, tínhamos que ter muito cuidado.

Apesar de tudo, todos respeitavam muito o templo. Quando uma granada espalhou hóstias dentro da igreja, os soldados juntaram, uma a uma, e as guardaram num recipiente junto ao altar.

No princípio, durante o primeiro mês, especialmente, era difícil chegar munição e comida quente. Ninguém reclamava. Todos compreendiam a situação e cooperavam, de maneira invejável, sobretudo disciplinadamente, para que o Pelotão cumprisse a missão que lhe era devida. O frio, a neve, o cansaço, o perigo, o repetido consumo de ração, enfim, nada abalava o comportamento exemplar daqueles soldados. Nunca, nem uma vez, houve alteração dentro do Pelotão. A única dificuldade que o Tenente tinha era na hora de escolher os homens para o cumprimento de uma missão. Todos eram voluntários!

Em Castelnuovo, meu Pelotão assaltou uma posição alemã, após combate.

No dia 4 de março de 1945, à tarde, junto com o Comandante da Companhia, Capitão João Evangelista Mendes da Rocha e os tenentes comandantes de Pelotão, desloquei-me para as imediações da Torre di Nerone, a fim de fazer o reconhecimento do terreno para o ataque do dia seguinte.

Na véspera, toda a Companhia assistira a uma missa rezada pelo Capelão do Batalhão, Padre Hipólito de Almeida Pedrosa.

Por volta das 15 horas, chegamos às posições que faziam frente aos alemães na Cota 670.

Recebidos pelo oficial que comandava a posição da 4ª Cia /II BI /6º RI, fomos informados, detalhadamente, das dificuldades que iríamos encontrar para cumprir a nossa missão: atacar e tomar a Cota 670. A Cota em apreço ficava a menos de 90 metros das nossas posições.

Como demonstração do que nos foi relatado, foi dada ordem ao Tenente João Fagundes Sobrinho para fazer uma patrulha até 670, procurando infiltrar-se pelo flanco direito. Cerca de cinco minutos após a partida, a patrulha foi violentamente repelida pelos alemães. O Tenente voltou em péssimas condições. A patrulha escapara por pouco, graças à experiência do Ten Fagundes e dos soldados que comandava.

Partimos, então, o Sr. Capitão Evangelista e os tenentes da 2ª Cia para reconhecer o terreno.

A Cota 670 havia sido preparada pelos alemães, com orientação especializada e com mão-de-obra italiana, com muita antecedência e destinada a enfrentar as mais árduas investidas.

Das nossas posições, que seriam a nossa base de partida, às posições alemãs, o terreno era arenoso, com regular quantidade de pedras e alguns buracos. Divisava-se uma grande quantidade de arame de tropeço, sinal evidente da presença de minas. A distância era muito pequena: podia distinguir as feições dos soldados alemães. No flanco direito, a Cota 670 havia sido desbastada, e o terreno, em toda a extensão, ficou com um aclive pronunciado, dificultando a subida para as trincheiras do inimigo. Este terreno era batido por armas automáticas. Com relação ao flanco esquerdo, havíamos sido informados que era impraticável qualquer tentativa. O declive era muito pronunciado, a arborização muito fechada e não havia condições de uma progressão, além do perigo que correria uma tropa surpreendida naquele local.

A conclusão foi que tínhamos só duas alternativas: Ataque frontal ou ataque pelo flanco direito, que deveria ser feito por um pelotão, porém, qualquer uma das alternativas era temerária em face das circunstâncias.

Perguntamos ao Sr. Capitão por onde e quem atacaria. Respondeu-nos calmamente: “Amanhã eu decido.”

Terminado o reconhecimento, voltamos para junto da Cia, bivacada nas proximidades.

Procurei, logo, reunir-me com o sargento-auxiliar do Pelotão, sargentos comandantes de Grupo e sargento-orientador.

Relatei-lhes com pormenores o reconhecimento feito. Disse-lhes das dificuldades que o Pelotão atacante poderia encontrar durante a operação. Liberei as per-

guntas sobre o assunto e respondi a todas, sem omitir o mínimo detalhe. Recomendei que todos fizessem minuciosa inspeção no armamento e na munição de cada soldado; ao orientador, que suprisse qualquer falta nos grupos. Todos deveriam partir para o ataque com o menor peso possível; só armamento, munição e ferramenta de sapa. Finalmente, determinei que, dentro de meia hora, queria todos reunidos naquele local. Desejava falar a todos, especialmente aos soldados.

Encontrei-os sentados no chão. Fizeram menção de levantarem-se. Fiz sinal que não...

Falei: "Sei que todos vocês lembram tudo o que falamos e comentamos durante o tempo que estivemos juntos em Montecavalloro e Boscácio. Algumas coisas e detalhes, todavia, gostaria de relembrar agora, pela importância que tem para todos nós neste momento".

Não esqueçam: "Calma, coragem, emprego dos conhecimentos, habilidade, fibra, atenção absoluta, não descuidar dos detalhes, astúcia, ter a missão sempre presente, avançar sempre para o objetivo".

Amanhã, possivelmente, vamos receber uma missão que poderá não ser fácil. Lembrem-se: "Uma missão não se escolhe nem se discute: Cumpre-se!"

Eu tenho certeza, confio em todos vocês: se o nosso Pelotão for o escolhido, amanhã tomaremos a Cota 670.

Esta noite, vou dormir tranqüilo, vou dormir em paz. Durmam em paz vocês também!

Todos riram e foram-se...

Voltei, então, para junto do Comandante da Companhia e dos outros tenentes. Estava anoitecendo, muito frio e todos estavam abrigados dentro de uma choupana. Conversamos sobre os mais variados assuntos. Nem uma vez falamos dos acontecimentos do "dia seguinte".

As horas passaram!... Frio tremendo. Sono, nem sonhar!... Angústia e vontade de que tudo acontecesse logo!

Por volta das 3h30min, "acordamos" todos.

Tudo conferido, em ordem e pronto. Iniciamos o deslocamento para a base de partida.

Silêncio absoluto, como estava previsto e determinado.

Nas proximidades da base de partida, recebi ordens do Sr. Capitão para ocupar, com meu Pelotão, o flanco esquerdo da mesma e aguardar ordens.

Cumpri, imediatamente, a ordem e, logo a seguir, reuni o meu sargento-auxiliar e os comandantes de grupos e encaminhei-os para o flanco direito de onde puderam divisar as posições alemãs e o terreno que levava até elas.

Alertei-os sobre as dificuldades que teríamos, se escolhidos para atacar, considerando o ataque frontal e a alternativa pelo flanco direito. Deixei claro que, tendo em vista a curta distância que teríamos que percorrer, mas ou menos noventa metros, qualquer que fosse a reação do inimigo, teríamos que chegar até o parapeito da trincheira alemã e despejar as nossas granadas, usar as metralhadoras e, se preciso, as bazucas – tínhamos duas. Insisti para que alertassem os soldados para não pararem, por nenhum motivo durante o assalto. Disse-lhes, para lembrá-los do que havia dito, fazia algum tempo, antes de sairmos para uma missão: "Durante o ataque, os feridos são problemas do padioleiro, os mortos, do Pelotão de Sepultamento. O nosso problema é o cumprimento da missão!"

A realidade é que, no caso, teríamos que conquistar as posições alemãs num lance só. Se parássemos estaríamos perdidos.

– Alguma dúvida, perguntei?

Ninguém respondeu. Silêncio. Não havia dúvidas.

Neste momento fui chamado pelo Sr. Capitão.

Ia iniciar-se o combate para a conquista da linha de "Crista Tormento", linha de crista que se iniciando em 670, a oeste de Soprasasso, tinha seus principais pontos fortes neste e em Castelnuovo.

Deixei o Pelotão com o sargento-auxiliar, sargento Helvídio Augusto de Mattos, e dirigi-me ao PO onde encontrava-se o Sr. Capitão Comandante da Cia. Apresentei-me.

Inicialmente, o Sr. Capitão esclareceu-me o seguinte:

– Por volta de 7 horas, daquele dia, a 1ª Cia/I BI, que se encontrava em Turziano, iniciou uma progressão lançando um pelotão sobre a Cota 702. Os fogos de metralhadoras provenientes de Soprasasso (688), Cotas 674, 702 e 670, bem como o campo minado existente entre 670 e 702, haviam retardado e impedido o movimento da 1ª Cia, sendo preciso demarcá-lo e, para tanto, é necessário conquistar a Cota 670.

Disse-me mais:

– O 3º Pelotão vai atacá-la!

– Sim, Senhor! Por onde ataco – perguntei?

– Você decide – respondeu-me.

Cabe aqui considerar a grandeza da decisão do Sr. Capitão João Evangelista Mendes da Rocha, Comandante da 2ª Cia/I BI/6º Regimento de Infantaria – Regimento Ipiranga – ao tomá-la para o cumprimento de uma missão para a qual não havia alternativas quanto à escolha das linhas de ação, sendo as dificuldades e os perigos, atinentes a cada uma delas, iguais...

Levantei-me e, correndo, dirigi-me para o flanco direito das nossas posições...

Quando do reconhecimento que fizemos no dia anterior, 04.03.1945, observei uma pequena elevação a, mais ou menos, uns 15 metros das nossas linhas, encoberta por uma vegetação alta e de onde, pareceu-me, podia-se observar melhor as posições da Cota 670.

Terminado o reconhecimento, feito no dia anterior, e em face do seu resultado, não me saía da lembrança a referida elevação, tendo em vista que talvez dela pudesse observar melhor o flanco esquerdo das posições inimigas, já postas fora de cogitações para o ataque, pelos motivos já expostos.

Do alto da pequena elevação examinei, detalhadamente, o terreno para a possibilidade do ataque frontal; o mesmo fiz com relação ao flanco direito. As nossas possibilidades eram mínimas, se fôssemos pressentidos pelo inimigo.

Passei, por último, ao exame do flanco esquerdo, considerando, decididamente, segundo as informações que recebemos, impraticável.

Notei que da maioria das árvores aparecia só as copas e que, de algumas, dava para ver uma boa parte do tronco; na beirada do terreno, porém, havia uma cerca que vinha desde o oitão da casa até as trincheiras inimigas. A cerca estava muito arrebentada pela explosão de granadas e nela não havia portão e, assim, concluí que ela era destinada a vedar, totalmente, a passagem para o outro lado.

Despertou-me atenção, ainda, a distância da cerca para as copas das árvores, relativamente grande entre elas...

Resolvi ir pela frente da casa até o flanco esquerdo, onde encontrei um moeirão que impedia a passagem para uma senda que ia da casa até as trincheiras alemãs. À esquerda da senda o precipício; à direita, um talude semelhante ao flanco direito.

Tinha que pensar rápido e decidir...

Decidi, então, baseado no fato que todos os que nos prestaram informações julgavam temerário... impossível atacar pelo flanco esquerdo e a maioria dos informantes eram do II Batalhão, 6º RI, que tinham passado cerca de três meses naquelas posições e, ainda, principalmente, que os alemães, conhecendo e preparando o terreno como fizeram, com toda a certeza, tinham a mesma opinião, decidimos atacar pelo flanco esquerdo... Pela pior linha de ação!...

Se surpreendidos, com toda certeza, sofreríamos tanto quanto por qualquer uma das outras duas.

Voltei para junto do Pelotão, chamei o sargento-auxiliar e os Cmts de GC e levei-os até a senda de onde se descortinava todo o terreno onde iríamos combater. Assinalei as posições inimigas, apontando-lhes os parapeitos das trincheiras que eram, exageradamente, altos. Outro detalhe do parapeito é que ele era construído na frente e atrás da trincheira, como se eles esperassem, também, a possibilidade de um ataque pela retaguarda.

Além disso, ressaltei, com ênfase, que ficaríamos de lado para as referidas posições e, para atacá-las, teríamos que fazer uma conversão à esquerda... Só assim chegaríamos às trincheiras alemãs...

Não ficavam, porém, só aí os perigos que tínhamos que enfrentar: mostrei-lhes os arames de tropeço espalhados pelo terreno e disse-lhes, claramente, que se a Artilharia não tivesse explodido as minas, elas explodiriam quando passássemos.

Mostrei-lhes como iríamos ocupar as posições no talude:

O 3º GC entraria primeiro e iria até o fim da senda – começo das trincheiras alemãs – e tomaria posição no talude; o 2º GC ocuparia o centro e o 1º GC, que percorreria a maior extensão do terreno, durante a conversão à esquerda, e ficaria, assim, por mais tempo exposto ao fogo inimigo, ocuparia o restante do talude até o canto da casa.

O silêncio deveria ser absoluto. Todos portariam somente as armas e a munição. Deveria ser colocado o barbicacho do capacete de aço para evitar que caísse e o barulho alertasse os alemães.

Todas as perguntas teriam que ser feitas antes de entrarmos na senda. Depois... silêncio absoluto. Se os alemães nos pressentissem...

– Alguma pergunta?

– Nenhuma pergunta...

Levei os sargentos para junto do Pelotão e dei-lhe dez minutos para explicar aos soldados a operação que iríamos realizar e disse-lhes, ainda que, à medida que os GC fossem entrando no oitão da casa, mostrassem, apenas com sinais, a senda, o talude, as trincheiras inimigas, os arames de tropeço e, especialmente, ao Cmt do 1º GC que explicasse bem como o Grupo faria a conversão à esquerda.

Teríamos que entrar em posição para o assalto no menor tempo possível.

Armas travadas. Só destravá-las depois de entrar em posição no talude.

Só atirar mediante ordem do Tenente.

Só atacar mediante comando do Tenente e seguir o mesmo.

Deixei o sargento-auxiliar e os Cmts de Grupo transmitindo as informações e as ordens para os grupos e fui até o Sr. Capitão Cmt da Companhia.

Relatei-lhe, rapidamente, a decisão tomada de atacar pelo flando esquerdo e todas as providências decorrentes.

O Sr. Capitão disse-me que qualquer das linhas de ação eram difíceis e que eu havia feito a escolha, restava, agora, ter calma, coragem e habilidade.

Desejou-me sorte e externou sua confiança ao 3º Pelotão.

Voltei para junto do Pelotão, cujos GC já tinham sido informados sobre o ataque e recebido as ordens dos comandantes de grupos.

Perguntei-lhes se tinham, ainda, alguma dúvida. Disseram-me: Não!

Repeti as palavras que me foram transmitidas pelo Sr. Capitão Cmt da Cia e disse-lhes mais, que acreditava na coragem, fibra e determinação de todos. Alertei-os para que prestassem muita atenção nas ordens dos sargentos e, principalmente, nas do Tenente, durante o assalto.

Finalmente, disse-lhes: temos só alguns instantes para assaltar as posições inimigas, num só lance e o êxito será questão de muito sangue-frio de todos, quanto à coragem sei que todos têm de sobra.

Vamos embora!...

Modifiquei um pouco a entrada dos grupos em posição. Mandei entrar em primeiro lugar o 2º Grupo que iria ficar no meio do dispositivo, a fim de apoiar, se fosse o caso, a progressão e entrada em posição do 3º GC e 1º GC.

Quando havíamos terminado esta primeira manobra, fomos chamados pelo Cmt. do 3º GC: junto do talude, protegendo a trincheira inimiga, havia sinais evidentes de minas. Fizeram-me sinal para olhar para trás... Olhei!...

Encostado numa árvore, bem na beira do forte declive, sentado, estava um Oficial SS, morto e sem a perna esquerda. Estava impecavelmente fardado. Só faltavam os distintivos metálicos e a pistola. Pelo estado de conservação, devia ter morrido a menos de uma semana.

Decidi pedir ao Sr. Cmt da Cia. auxílio do Pelotão de Minas. Destaquei um soldado para receber quem viesse em nosso apoio e recomendar-lhes absoluto silêncio.

Um dos soldados que vieram segredou-me que o cabo Romeu Casagrande, da Seção de Comando da Companhia, tinha acabado de ser estraçalhado por uma mina, ao colocar em posição uma metralhadora que iria apoiar o 3º Pelotão no assalto.

Recomendei aos "mineiros" para não falarem nada sobre a morte do Casagrande.

O terreno foi detidamente examinado junto ao talude e a cerca, e nada foi encontrado. Com toda a certeza, a mina que matou o Oficial alemão explodiu as outras.

O pessoal do Pelotão de Minas, comandado pelo Tenente Monteiro, retirou-se.

Não podíamos mais perder tempo. Cada segundo que passava aumentava a tensão e o perigo de sermos pressentidos pelo inimigo.

Subi para o alto do talude, no meio do dispositivo, separei os arames da cerca a fim de que pudesse passar e, de repente, olhando para o terreno à minha frente, tive uma espécie de visão da tragédia que poderia ocorrer, dentro de alguns segundos, caso as minas não tivessem sido explodidas pela ação da nossa Artilharia...

Estávamos prontos para o assalto...

Era clara para todos, por muitas vezes repetida a ordem de que o Pelotão só partiria após comando do Tenente e do mesmo ter partido.

O momento era de extrema tensão...

Do meio do dispositivo, olhei para minha direita e uma cena perturbou-me profundamente: todos sem exceção, estavam de olhos fixos em mim... O mesmo ocorreu à minha esquerda!

Perfeitamente consciente, num lapso de tempo, levantei-me e arrastando os pés no areião do terreno, avancei em direção às trincheiras do inimigo.

Percorri cerca de dois terços da distância que não era grande, parei, ajoelhei-me com o joelho esquerdo, virei-me e comandei o assalto...

Imediatamente, eles vieram todos, gritando como havíamos combinado em outras ocasiões.

Segui em frente e cheguei antes no parapeito da trincheira e, ainda, vi alguns alemães fugindo pela contra-encosta, ao mesmo tempo que me deparava com dois alemães que, abaixados, armados, seguiam para o flanco direito. Tudo passou-se numa fração de tempo. Eles não nos esperavam por aquele lado e nós os procurávamos...

Ao mesmo tempo, o resto do Pelotão chegou à trincheira e despejou granadas, metralhadoras e fuzis sobre a mesma...

Mandei cessar-fogo e aguardamos...

Completo silêncio!...

Debrucei-me sobre o alto parapeito e inspecionei o interior da trincheira. Estava vazia!... No fundo, numa poça de sangue, só os dois alemães mortos.

Confesso que fiquei decepcionado!

Havíamos vivido uma terrível expectativa e, no final, alguns alemães haviam fugido e dois estavam mortos.

Passado um tempo, pensando melhor, relembrando o que me haviam relatado com relação àquelas posições e não conformado com os acontecimentos, resolvi inspecionar, com mais cuidado e detalhes.

Deitei-me, novamente, sobre o parapeito da trincheira e notei que, no fundo, havia uma banqueta, interrompida de espaço em espaço. Em cada espaço havia um buraco cavado perpendicularmente à trincheira e cuja entrada era protegida por uma portada feita com grossos troncos.

Percebi logo do que se tratava e após dar conhecimento ao meu sargento-auxiliar e mostrar para os Cmts de GC, dei ordens para que atirassem granadas de mão para o interior dos mesmos...

Aguardei e nada aconteceu...

Insisti! Mandei jogar outras granadas e novamente suspendi o fogo e aguardei!

Passado pouco tempo, no flanco direito surgiu uma bandeira branca...

Mandamos que avançassem. Eram onze alemães comandados por um cabo.

Revistamos todos e mandamos para a retaguarda.

Tive intenção de descer e inspecionar o interior das trincheiras subterrâneas. Havia possibilidade, todavia, de minas e mesmo armadilhas dentro das mesmas.

Nesse ínterim, a Artilharia alemã recomeçou a alvejar-nos com fogos ajustados.

Tivemos que optar pelas trincheiras!

Aí tivemos uma grande surpresa. Os alemães haviam construído uma série de escavações subterrâneas, perpendiculares e paralelas à trincheira principal. Eram todas forradas: paredes, chão e teto, com grossos troncos.

No final das perpendiculares havia um fosso profundo onde as granadas que atiramos caíram; nas paralelas, os alemães se protegiam... Não investigamos mais as trincheiras por falta de tempo e pela possibilidade, como já dissemos, de haver armadilhas.

Estava conquistada a Cota 670 que tantas baixas causou à 1ª Divisão Blindada americana e, principalmente, à 4ª Cia /II BI /6º RI, durante os meses do inverno que ali passou. É possível que só o 3º Pel/2ª Cia/I BI/6º RI tenha tomado conhecimento desta organização do terreno em 670.

Convém esclarecer que pelos planos elaborados pelo Estado-Maior da DIE para o ataque a Castelnuovo, cabia ao I/6ºRI apossar-se das Cotas 670 – 702 – 722 – 720 – 664 – 656 que na direção oeste-leste conduzem ao povoado de Castelnuovo. Ao I/11º RI cabia atacar Precaria e Boscácio retendo daí e de Il Monte as resistências de 720, e ao II/11º RI cabia atacar por C. Iareda di Sopra e C. Bonzoni as regiões de Bezzano e C. Rovinelli.

Conquistado Castelnuovo pelo I/6º RI, caberia ao 11º RI o aproveitamento do êxito progredindo por Castelnuovo – Africa e rota 64.

Aos outros batalhões do 6º RI caberia manter Torre di Nerone e M. Della Croce, dominar o corte do Rio Aneva e manter ligação com a 10ª Divisão de Montanha americana em M. di Corba.

Desse modo, a manobra evitava um ataque frontal à 720, que servia desbordada pelo Norte, pois todas as suas resistências estavam voltadas para o Vale do Rio Reno e rota 64.

Com a queda da Cota 670 e demarcado o campo minado, o 6º RI continuou o ataque pelas alturas que levaram a Castelnuovo. A 1ª Companhia, sob o comando do Capitão Alberto Tavares, por ordem do Coronel Nelson de Mello, Comandante do 6º RI, após a queda de 670, conquistou a Cota 702.

Suspenso o fogo da Artilharia alemã, dei ordens para que o Pelotão abandonasse as trincheiras subterrâneas e ficasse, apenas, na trincheira principal.

Recebi, então, ordens do Sr. Capitão Cmt da Cia. para atacar a Cota 720.

Devia desbordar o 2º Pelotão – Tenente Hugo Alves Corrêa – pelo flanco direito. Recomendou-me cuidado com as Cotas 680 e 674 ainda em poder dos alemães.

Ao chegarmos às fraldas de 722 – 680, que se confundiam, recebemos intensos fogos de Artilharia alemã, ao mesmo tempo que a nossa Artilharia bombardeava, com extremo rigor, Soprasasso.

Era tão intenso o fogo da Artilharia alemã e da nossa, que Soprasasso desapareceu numa densa nuvem de poeira. Acresce, ainda, que o Pelotão teve que cavar abrigos para defender-se dos estilhaços não só das granadas, como dos pedaços de pedra que caíam sobre nós, provenientes da rocha de Soprasasso.

Ao cessar o fogo das duas artilharias, notei que no talvegue formado pela interseção das encostas de 680 – 674 – 688 (Soprasasso), travava-se um intenso combate. Era o Pelotão (Tenente Onofre), 5ª Cia/II BI/6º RI, que desalojava os alemães de posições em Soprasasso.

Com bom campo de vista e de tiro, coloquei o nosso Pelotão na encosta 680/674 e começamos a auxiliar o ataque do Pelotão Onofre. Suspendi o fogo assim que o Pelotão da 5ª Cia aproximou-se muito e começou a render os alemães.

Fizemos em 680/674 alguns prisioneiros. Não posso precisar, exatamente, o número.

Ao passar pela encosta 722, verifiquei que o 2º Pelotão (Tenente Hugo) já havia tomado a posição e providenciava, com relação aos feridos, prisioneiros e a construção de abrigos.

No ataque à 720, apesar de atacarmos pela linha de crista, adotei a formação de grupos justapostos desenvolvidos. O 1º GC atacando pela linha de crista, o 2º GC pela contra-encosta, com a missão de fazer prisioneiros os alemães que abandonassem as posições, e o 3º GC pela encosta, cujo terreno não era arborizado, para flanquear as posições alemães construídas e orientadas no sentido da rota 64 e Vale do Rio Reno.

Os alemães ofereceram resistência; tiveram alguns mortos e feridos e um número significativo de prisioneiros.

Logo após a conquista de 720, o 1º Pelotão – Tenente Eugenio Martins Ramos – ultrapassou o 3º Pelotão e atacou a Cota 664, distante, aproximadamente, trezentos metros de Castelnuovo (656).

Os alemães ofereceram muita resistência, todavia, foram subjugados com inúmeros prisioneiros.

Os pelotões da 2ª Cia, logo após a conquista dos objetivos que lhes foram designados, iniciaram a construção de abrigos num terreno muito pedregoso e difícil de cavar.

Mais difícil tornou-se a tarefa, tendo em vista a ação da Artilharia inimiga.

Por volta das 18 horas, a 3ª Cia, desbordando a 2ª Cia pelo flanco direito, atacou e tomou Castelnuovo (656) com razoável resistência e um número expressivo de prisioneiros.

No dia 7 de março de 1945, descemos das elevações de Castelnuovo para as nossas antigas posições em Montecavalloro – Boscácio, onde o 3º Pelotão havia passado o inverno de 1944-45.

A conquista da linha de cristas – denominei-as de "Cristas do Tormento" – foi uma das mais importantes operações em campos europeus, durante a Segunda Guerra Mundial, na Itália, pois estava estabelecida a base para o início da Ofensiva da Primavera.

No Vale do Rio Pó, na perseguição às tropas alemãs, enfrentei-as em 28 de abril de 1945, quando meu Comandante de Companhia ordenou-me que atacasse Tintarola, situada na rota 62 próximo de Segalara. Recebi intenso fogo de artilharia, morteiros, armas de tiro tenso e duas metralhadoras antiaéreas; os alemães resistiram até o fim. Seus furiosos contra-ataques eram um desesperado esforço para romper o cerco.

A notícia do fim da guerra foi recebida por mim com frieza e indiferença. Não imaginava que fosse assim. No dia 29 de abril, pela manhã, ninguém fazia nada... Pareciam todos "alienados". Só mais tarde tudo começou a voltar ao normal!... Horas depois teria começo o espetacular episódio da rendição da 148ª Divisão alemã, assim como dos remanescentes da 90ª Divisão Motorizada e Divisão Itália.

Desinteressamo-nos de assistir à rendição da tropa alemã. Do pouco que vimos porém, podemos afirmar que eles estavam tão sujos, cansados e com fome como nós e não cantavam tanto quanto afirmam alguns. Estávamos em uma posição que dominava completamente a rota 62 e não vimos e nem ouvimos nada que fosse além de um Exército derrotado.

Finda a guerra, a FEB foi reunida em Francolise e, em 6 de julho de 1945, embarcava em Nápoles com destino ao Brasil.

Recentemente, em viagem à Bolonha, Itália – maio de 2000 –, quando representei o Exército Brasileiro, a Associação Nacional dos Veteranos da FEB e a Associação Nacional dos Ex-Combatentes do Brasil, nas comemorações pelo 55º aniversário do fim da Segunda Guerra Mundial, tive oportunidade de visitar lugares históricos dos Apeninos, de gratas recordações a todos os "febianos".

Em Guanella está sendo construído um monumento em memória dos soldados brasileiros que conquistaram Monte Castelo. Na Comuna de Gaggio Montano, no percurso dessa cidade a Montese, outro monumento em homenagem à FEB, inaugurado em abril de 1996, com os dizeres:

Comuna de Gaggio Montano
1945-95
Ao glorioso soldado da Força
Expedicionária Brasileira no
50º Aniversário da Batalha
de Monte Castelo
A população Gagesse reconhecida
pela reconquista da liberdade
11 de abril de 1995

Em Bombiana, inaugurada em setembro de 1995, havia uma placa homenageando o Capitão Capelão Antonio Alvares da Silva, Frei Orlando. Em Montese, visitei o Museu onde existe uma sala dedicada à FEB e organizada pelo Sr. Giovani Sulla.

Segui para Castelnuovo, onde visitei o monumento erguido junto ao Cemitério, obra do Município de Vergatto. O monumento é simples, contudo os dizeres inscritos na laje são emocionantes:

Doem uma flor
5 de março de 1995
Muitos soldados do heróico Exército
Brasileiro tombaram aqui para libertar
uma terra que não era deles.
O sacrifício dos caídos não pode
nem deve ser esquecido.
21 de junho de 1998
Obra do Município de Vergatto

É importante ressaltar que em Montecavalloro havia uma casa que ficava a uns duzentos metros das nossas principais posições – Igreja, Cemitério e Casa Paroquial. Tendo em vista os bombardeios alemães, a casa foi atingida várias vezes. Para protegermos a família Mazzini – pais e duas crianças – que lá morava, trouxemo-los para junto da nossa principal posição na Igreja. Acomodamos a família em um quarto, onde permaneceu durante todo o inverno, cerca de quatro meses.

Mantemos, até hoje, contato com a família Mazzini e, agora, pude revê-los.

A guerra nos tira muitas coisas, às vezes até a vida, todavia sempre sobra algo...

É inegável, ainda ante os reveses e sofrimentos físicos suportados, a intrepidez, bravura, coragem, ousadia e a perseverança da tropa brasileira.

Cabo Amynthas Pires de Carvalho*

Nasceu na Cidade de Nova Lima, Minas Gerais, em 1º de julho de 1920, filho de João Pires e Maria José Pires.

Em 16 de março de 1942, foi incorporado ao Exército, sendo designado para a 2ª Companhia do 10º Regimento de Infantaria, de Belo Horizonte. Em 1943, freqüentou um curso de emergência de cabo, já visando a sua participação na Segunda Guerra Mundial. A seguir, foi classificado no 11º RI, de São João Del Rei, Unidade expedicionária, junto a qual veio para o Rio de Janeiro e ficou acampado no Morro do Capistrano. Em 2 de julho de 1944, embarcou para a Itália no 1º escalão da FEB, fazendo parte do grupo de militares do 11º RI que completou a lotação do navio. Chegando à Itália, foi incorporado à 1ª Companhia do 6º RI, designado para exercer a função de cabo fuzileiro. Em 22 de outubro de 1944, na Região de Barga, foi aprisionado por tropas alemãs. Recebeu a Medalha de Campanha por sua participação na Segunda Guerra Mundial. Retornando ao Brasil, no fim da guerra, foi licenciado do Exército e passou a exercer atividade numa tipografia e, após, na Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) de São Paulo.

---

* Prisioneiro de Guerra.

Rio de Janeiro, 2 de julho de 1944

O dia clareava. Quase 36 horas antes, os 5.075 homens do 1º escalão da Força Expedicionária Brasileira já haviam embarcado no navio norte-americano *General Mann*, do Serviço de Transporte Naval, *Naval Transportation Service*. Embora tivesse, coletivamente, perfeita ordem entre a soldadesca, havia, individualmente, aqui, ali e acolá, no íntimo de quase todos, certa estranheza e alguma impaciência diante daquela imobilidade.

Às 6 horas da manhã, em ponto, sentiu-se, subitamente, o fremir do navio ao se movimentarem os potentes motores nas suas entranhas. Aos poucos, lentamente, como um gigante que acorda, espreguiça e sacode seu torpor, o grande barco pôs-se a deslizar pelas águas. Não tardou muito, e o aumento da velocidade começou a ser sentido.

Tudo ao redor parecia ainda adormecido, mas à medida que o navio avançava pela Baía de Guanabara, a impressão que se tinha era que mar e terra acordavam e estremeciam como que sacudidos pela trepidação da grande nave. Mais à frente o navio passou pelo Forte da Laje e, logo depois, pela Fortaleza de Santa Cruz, onde, lá no alto de suas muralhas, formava-se sua guarnição para saudar aqueles que partiam naquela histórica e patriótica missão.

Mais ao longe, vislumbravam-se os vultos imponentes dos três destróieres da Marinha do Brasil que iriam escoltar o *General Mann* na sua travessia do Oceano Atlântico.

Foi no momento de transpor a barra da Baía de Guanabara que surgiu aos meus olhos o Cristo Redentor, no Corcovado, já plenamente iluminado pelo Sol. Seus braços abertos me deram alento. Tive a sensação de ver na sua fisionomia serena e paternal um sorriso meigo e de ouvir de seus lábios a sublime prece: "Que Deus vos acompanhe, meus filhos! "

Daí a pouco, estávamos fora da barra. Via-se Copacabana, lá longe, o sonho de tantos e já a saudade de todos, afastar-se e esvair-se no horizonte.

Esses arrebatamentos de despedida foram quebrados por uma revista de todo o pessoal embarcado. Era imperativo ter a certeza de que todas as medidas e precauções de segurança e de prontidão contra naufrágio e incêndio fossem tomadas e rigorosamente cumpridas. Assim que o navio começou a entrar em alto-mar, aguçou-se em toda a tropa a percepção de que não só íamos para a guerra mas, efetivamente, estávamos em guerra. Percebeu-se um avião que, em círculos cada vez mais fechados sobrevoava o navio, dando a impressão de que procurava uma posição mais favorável para atacá-lo. Atrás de si, rebocava um planador-alvo, conheci-

do como "biruta". Iniciou-se, então, um exercício de defesa antiaérea. A artilharia do navio começou a disparar fogo cerrado contra a "biruta" que, em segundos, virou frangalhos.

Embora os artilheiros tivessem demostrado sua destreza ao acertarem o alvo "na mosca", por assim dizer, fiquei a imaginar a possível extensão da destruição e tragédia que, certamente, ocorreriam se um navio, como o nosso, fosse atingido, afundando com algo em torno de seis mil homens dentro do seu bojo, principalmente ao considerar-se que, aproximadamente, dois terços desse efetivo se encontravam alojados em compartimentos abaixo da linha de flutuação. Mesmo sabendo que quem está na guerra está sempre sujeito a situações desse gênero, não é nada agradável ter pensamentos como esse.

E, assim, o *General Mann* foi singrando as águas do Oceano Atlântico a uma velocidade média de trinta milhas marítimas por hora, ou seja, aproximadamente cinqüenta quilômetros por hora. Quando chegou à altura do paralelo de Recife, anunciou-se que a escolta dos destróieres brasileiros seria substituída por uma força-tarefa da Marinha dos Estados Unidos, composta pelo cruzador *Omaha* e dois destróieres. Isso se tornou evidente quando se pôde ver na linha do horizonte as silhuetas desses navios. A mudança da escolta foi marcada por uma cerimônia marítima.

O *General Mann* cruzou o Estreito de Gibraltar. Ao entrar no Mar Mediterrâneo sentiu-se logo um alívio geral, pois com as águas mais calmas, o navio já não jogava e sacudia tanto quanto no Oceano Atlântico, o que fazia quase todos ficarem mareados e vomitarem quase o tempo todo.

Nápoles, 16 de julho de 1944.

Por fim, por volta das 9 horas da manhã, o *General Mann* chegou à Baía de Nápoles. Lentamente, o navio foi se aproximando do cais do porto em escombros, pontilhado de embarcação nos mais variados estados de destruição, mas não foi isso que mais me chamou a atenção. Ficamos impressionados com as centenas de balões cativos, presos a seus cabos e balançando no ar, com a finalidade de impedir o vôo baixo de aviões inimigos.

O desembarque teve início às 13:30 horas. Mal desembarcamos, fomos informados que nosso acampamento ficava na localidade de Agnano, a uma distância de um pouco mais de vinte quilômetros de Nápoles, e que para lá deveríamos seguir imediatamente. Lá, o Exército dos Estados Unidos havia estabelecido um ponto de reunião e distribuição de tropas, denominado *Staging Area 3*, localizado na cratera

de extinto vulcão, o Astronia. Para chegarmos a esse ponto, teríamos que percorrer cerca de 25 quilômetros, sendo oito quilômetros a pé, e o restante do percurso por via férrea. Por volta das 14 horas, iniciamos a marcha de oito quilômetros para chegarmos à estação ferroviária de Bagnoli, onde deveríamos tomar um trem da Ferrovia Dello Stato, para nos transportar, por mais 17 quilômetros até Agnano.

No mês de julho já se fazia sentir o verão europeu. O calor era intenso e ainda tínhamos as pernas bambas do confinamento e do bamboleio do navio. A caminhada feita por mais de cinco mil soldados logo atraiu a curiosidade popular. Ao nos ver sem qualquer garbo militar, desarmados e desequipados, com a aparência cansada e macambúzia, andando a passos trôpegos, foi motivo para que muitos indagassem: "*Sono prigioneri?*", e que outros gritassem com sarcasmo: "*Brutti prigioneri tedeschi!*" Alguns chegaram até a nos jogar pedras.

Posteriormente, ficamos sabendo que essa animosidade se deveu a uma suposta semelhança, à distância, de nosso uniforme verde-oliva com o cinza-esverdeado do Exército alemão.

Quando enfim chegamos à estação ferroviária em Bagnoli, e assim que desembarcávamos, recebemos o comunicado de que não existiam barracas armadas ou para armar em Agnano. Com efeito, não havia quaisquer instalações para nos receber. Não havia cozinha. Não havia banheiros. Mal havia instalações sanitárias e três tendas para os comandantes. Para a tropa, mal havia o chão para deitar e o céu de cobertura. Aparentemente, houve mal-entendido nas comunicações entre os diversos comandos norte-americanos na região. O transtorno foi causado, exclusivamente, pelos norte-americanos, mas, como sempre, alguém tem que "pagar o pato", fomos nós, os soldados, que sofremos as conseqüências. Na verdade, não se tratava de falta de equipamentos e suprimentos – que existiam em abundância! Não muito longe dali, em Caserta, sede da base de operações norte-americana, conhecida pela sigla PBS (*Peninsular Base Section*), havia grande depósito de todos os tipos de materiais.

Estou certo de que se os meios tivessem sido colocados à nossa disposição, teríamos resolvido o problema, e as barracas estariam armadas e prontas antes do cair da noite. A burocracia americana, no entanto, se mostrou irremovível, e já estava decidido que a correção da falha só se daria no dia seguinte.

O terreno onde passamos a noite ficava no fundo da cratera do vulcão extinto, numa depressão bem abaixo do nível do mar. Embora fizesse calor durante o dia, a noite que passamos ao relento foi gélida. Foram dez longas horas de frio intenso. Os homens se acomodaram como puderam no chão, embrulhados em capotes e mantas inadequados para as condições prevalecentes.

No fim das contas, como diz a sabedoria popular, todo mal tem sua compensação, e restou-nos, pelo menos, o alívio de estarmos livres do aperto e do ar viciado dos porões do navio. Apesar dos pesares, nos sentimos reconfortados por termos chegado relativamente inteiros ao nosso lugar de destino e estarmos em contato direto com a natureza, podendo respirar, a plenos pulmões, o ar fresco da noite, liberto do confinamento da viagem marítima.

Passei uma noite atribulada, tiritando de frio e sujeito ao desconforto de deitar no chão duro e desigual. Mal madornava, intermitentemente, tomado pelo cansaço e torpor. Eis que, numa dessas madornas, tive um sonho aflitivo – ou melhor dito, um pesadelo! Sonhei que havia entrado em combate ali mesmo onde estava e fui capturado pelos alemães.

Ainda no Brasil, ouvia sempre dizer e cheguei a ler relatos de que os alemães eram cruéis para com seus prisioneiros de guerra. Aplicavam as mais cruciantes torturas para extrair-lhes informações, não os alimentavam, e impunham-lhes trabalhos forçados e pesados. É comum dizer que pouco se sabe a respeito do significado dos sonhos, mas acredita-se que possam ser a previsão do que, inevitavelmente, virá a acontecer.

Esse é o motivo pelo qual, até hoje, relembro e chamo aquele pesadelo "*O Oráculo de Astrônia*".

O tempo que passamos em Agnano nos afigurava como uma eternidade. Ficamos a cismar se não estávamos condenados ao confinamento – o confinamento no navio durante a viagem e, agora, na cratera do extinto vulcão. Nada nos disseram e, estagnados ali, começamos a sentir que de lá os cinco mil e tantos homens recém-chegados voltariam ao Brasil, sem mais nem menos, sem cerimônias, numa verdadeira aventura inútil.

Por fim veio a boa notícia de que deveríamos nos deslocar para a estação ferroviária de Bagnoli, de onde as composições nos transportariam até um local chamado Cecina, a cerca de 150 quilômetros de distância, passando por Litoria, Civitavecchia, Grosseto, Caserta, Cassino e, dali, por comboio de caminhões, até Tarquinia.

Foi assim que, no dia 5 de agosto de 1944, todo o escalão avançado da Primeira Divisão de Infantaria Expedicionária, referida apenas como 1ª DIE, nome dado ao 1º escalão da Força Expedicionária Brasileira, estacionou em Tarquinia com a totalidade de seus efetivos de homens e meios.

Tarquinia aparecia como se fora uma coroa no topo de uma altaneira formação rochosa, com encostas recobertas de bosques de oliveiras, e pitoresca vista para o Mar Tirreno. É uma cidade antiquíssima, que remonta ao século XII ou XIII a.C., quando era habitada pelos etruscos. Ao contemplarmos o mar, éramos toma-

dos pela saudade do Brasil, nostalgia essa que era logo contrastada pela certeza de que esse mesmo mar era o caminho de volta ao lar.

De Tarquinia partimos para região designada para nosso verdadeiro adestramento de guerra. Em Vada, distante cerca de duzentos quilômetros ao norte, e, no máximo, 25 quilômetros da linha de frente na ocasião.

O deslocamento para Vada, de caminhão, foi marcado pelo que se pode considerar o primeiro acidente de maior monta sofrido pelas tropas brasileiras. O deslocamento foi feito à noite. Num certo trecho, em estrada estreita e tortuosa e terreno íngreme, o motorista brasileiro de um dos caminhões, ao cruzar um caminhão americano, foi ofuscado pelos faróis à sua frente, perdeu o controle, e a viatura desgovernou-se e tombou numa ribanceira. Na queda, o motorista foi esmagado pelo caminhão, e um capitão, que vinha a seu lado, ficou gravemente ferido. Os 24 soldados que compunham a tripulação sofreram ferimentos variados, de menor gravidade. A coluna não podia parar. Por isso, os feridos lá ficaram, aguardando socorro, que só veio horas mais tarde para levá-los ao hospital mais próximo, em Grosseto.

Em Vada, ficamos estacionados nas proximidades dos bosques de Cecina, na mesma área em que ficavam os imensos depósitos de materiais norte-americanos, a céu aberto. Do local onde estávamos, já podíamos ouvir nitidamente e distinguir o troar de canhões dos mais variados calibres. Foi, por assim dizer, nosso batismo auditivo da guerra.

Região de Vada, Tarquinia, 18 de setembro de 1944.

Finalmente chegou o dia do nosso verdadeiro batismo de fogo.

As tropas brasileiras que entraram pela primeira vez em ação na Itália recebeu a denominação de Destacamento FEB, sob o comando do General-de-Brigada Zenóbio da Costa, e diretamente subordinado ao 4º Corpo do Exército norte-americano. De 15 para 16 de setembro de 1944, o Destacamento FEB iniciou suas operações, em substituição a um batalhão americano. A marcha para o combate se deu numa ampla frente entre o Mar Tirreno e o Rio Serchio, em terreno acidentado e rochoso. Avançando com o ímpeto impulsivo característico do General Zenóbio da Costa, as forças brasileiras atacaram e tomaram a cidade de Camaiore, com uma população de aproximadamente cinco mil habitantes, na época, apesar da intensa oposição de fogos de artilharia e de morteiros oferecida pelo inimigo. Essa conquista foi muito significativa para o eventual desfecho da campanha na Itália, pois contribuiu para aliviar a pressão na frente de Florença e para dar seqüência ao avanço em direção ao norte.

Após a conquista de Camaiore, o Destacamento FEB continuou avançando numa frente que se alargava por 12 quilômetros, já nos contrafortes dos Montes Apeninos, com elevações de 600 a 1.300 metros, cujos pontos altos estavam ocupados pelo inimigo, muito bem posicionados, com ninhos de metralhadoras e apoio de inúmeras seções de morteiros.

As operações do Destacamento FEB eram marcadas por constantes encontros de patrulhas. Tomei parte de muitas dessas patrulhas. No cômputo geral, os brasileiros sempre levaram vantagem sobre o inimigo. Além desses entrechoques, o inimigo nos fustigava constantemente, o que nos fazia, em muitas ocasiões, procurar abrigo debaixo de qualquer coisa que desse proteção, até debaixo de mesas, principalmente quando íamos comer nossas rações.

Eram raros os momentos de calmaria. Lembro-me bem que, numa tarde, num desses interlúdios, aproveitei para tomar um banho numa das casas de italianos que havíamos ocupado no transcorrer das patrulhas. Enquanto me deleitava com essa restaurativa ablução, já todo ensaboado, os alemães acharam por bem pôr cabo à minha tranqüilidade com uma violenta tempestade de tiros de morteiros. Mal consegui vestir a cueca e sair à busca de abrigo. Logo notei que um dos membros da família, um senhor aparentando uns 70 anos, havia sido atingido no ventre, por um estilhaço de projetil de morteiro. Sangrava profundamente, e ficou recurvado, gemendo de dor. Nesse instante, ouvi vozes que vinham de outra dependência da casa. Eram as vozes das netas do ferido que, aos prantos, gritavam: *"Nono! Nono!"* Lembro-me bem da localização desta casa – Via Cesare Battisti, nº 29. Parece que foi ato da Divina Providência. Os alemães deram uma trégua. Volta e meia, sem que eu a procure ou queira, a cena se reproduz em minha mente, com muita nitidez e em cores vivas: Eu, seminu, ensaboado, com um homem ferido nos braços, entregando-o aos cuidados de suas netas. Só não ousei ficar para ajudar nos curativos, ao optar pelo dever de soldado, e voltar logo a meu corpo de tropa, em vez do dever humanitário.

Região de Barga, Toscana, 22 de setembro de 1944.

Convencionalmente, os dias santos e feriados e outras efemérides de grande importância e significado aparecem nas folhinhas e calendários em vermelho. Que cor devo eu escolher para o dia 22 de outubro de 1944, o dia que deu início a uma das passagens mais marcantes e trágicas de minha vida?

Pois bem, no dia 22 de outubro de 1944, foi-nos dada a missão de fazer uma patrulha de reconhecimento, com um efetivo de 19 homens, para determinar a posição dos alemães à nossa frente. Eu fazia parte do grupo do sargento José Caporicci.

Saímos às 2 horas da madrugada. Chovia bastante. O terreno era acidentado. Tivemos que avançar lentamente, não só por causa do mau tempo e das condições topográficas, mas, também, pelas precauções que tínhamos que tomar. Estávamos alertas para possíveis encontros com patrulhas inimigas e, em especial, para evitar dispositivos que poderiam disparar alarmes e revelar nossa presença. Fios disfarçados e quase invisíveis para acionar minas, e outros artefatos colocados pelos alemães.

Nessas circunstâncias, levamos mais de sete horas para percorrer um trecho que, normalmente, poderia ser percorrido em menos de uma. Por fim, alcançamos o vilarejo de Galicano, na região de Barga, na Toscana. Já, nessa altura, eram 7 horas da manhã. Deparamo-nos com um grupo de mulheres que acabava de sair de uma igreja, onde haviam assistido à missa. Quando nos viram, elas logo notaram, pelo uniforme e distintivo, que éramos brasileiros. Colocaram as mãos na cabeça, em sinal de rendição, e quase cochichando puseram-se a gesticular e apontar com os polegares voltados para a retaguarda, enquanto diziam: "*Tedeschi! I Tedeschi! Sono vicini! Molto vicini! Guarda!*"

A patrulha era comandada pelo 2º Tenente Manoel Barbosa da Silva, que, além de não dar ouvidos às advertências das mulheres, voltou-se para nós e disse que se algum de nós tentasse correr, ele atiraria para matar. Por que fez essa ameaça, ninguém sabe e nem jamais ficará sabendo, pois não havia passado pela cabeça de nenhum de nós deixar de cumprir com o nosso dever.

Com efeito, jamais se poderá saber por que o Tenente agiu como o fez logo em seguida. Coragem? Bravura? Destemor? Ignorância? Incompetência? Desconhecimento de táticas militares? Falta de bom senso? O fato que foi que, sem procurar cobertura, avaliar a situação do terreno, colocar a patrulha em posição de combate, o Tenente Manoel Barbosa da Silva avançou uns duzentos metros e, em pé, pegou o binóculo e vasculhou o terreno, da esquerda para a direita, e da direita para a esquerda. Ele deve ter localizado os alemães, porque pegou a carabina M1A1, geralmente fornecida aos oficiais, e, em pé como estava, apontou e atirou.

Foi a mesma coisa, como se diz no interior de Minas Gerais, que "futucar caixa de marimbondo caga-fogo com vara curta". Os alemães começaram a disparar fogo cerrado contra nós. O Tenente Manoel Barbosa da Silva recebeu um tiro de fuzil no meio da testa e teve morte instantânea. O sargento José Ferreira de Barros Filho e três soldados, que estavam ao lado do Tenente e presenciaram sua morte, lançaram-se ao chão e rastejaram, arrastando com eles o Tenente morto, e conseguiram alcançar uma cocheira, cuja entrada ficava bem em frente dos alemães.

Mal o sargento e os três homens que o acompanhavam penetraram na cocheira, os alemães lançaram sobre a mesma uma descarga de tiros de fuzis, metralhadoras,

morteiros e granadas incendiárias, ao mesmo tempo que iam se aproximando para invadi-la. A cocheira, que era de madeira e, além disso, deveria estar cheia de feno seco, virou um inferno de labaredas num piscar de olhos. Nossos homens, por milagre, conseguiram sair ilesos, mas tiveram que deixar para trás o corpo do Tenente.

Muito tempo depois, me deram a notícia de que, do desafortunado Tenente, mal encontraram, em meio ao carvão e as cinzas, a arcada dentária e as placas de identificação.

Neste meio tempo, nossa Artilharia, percebendo as explosões, lançaram uma barragem de tiros sobre o local. Na esperança de escapar, pedi a proteção de Deus e saí rastejando. Balas zumbiam em todas as direções, e cascas de árvores caíam sobre mim como um temporal de granito. Não consegui progredir muito porque notei a presença de um pelotão de austríacos entrincheirados logo à minha frente. Passei umas duas horas procurando uma brecha para escapar. De repente, fui abordado, por trás, por um oficial alemão com uma pistola automática em punho. Apontando a arma para a minha cabeça, perguntou:

– *Amerikaner*?

– Brasileiro! – respondi.

O oficial tomou-me o fuzil *Springfield* e fez com que eu o acompanhasse.

Segundo a sabedoria dos ditados populares, ninguém morre antes do dia. Naquele dia, de funesta memória, tanto eu como o oficial alemão poderíamos ter morrido. Quando ele me apanhou, de surpresa, por trás, poderia ter-me executado, incontinente, com um tiro na nuca, sem qualquer cerimônia ou preliminares. Com efeito, não era incomum matar prisioneiros de guerra, a sangue-frio, mesmo desarmados. Tanto os alemães quanto os aliados, principalmente os russos, o fizeram com freqüência. A bem da boa verdade, há relatos de que soldados brasileiros mataram, sem mais nem menos, prisioneiros alemães, já com os braços levantados para se renderem. Eu também poderia ter matado o oficial alemão. Inexplicavelmente, ele me tomou o fuzil, mas não me fez entregar a baioneta que levava na cintura. Ademais, em vez de mandar que eu fosse na frente, fez-me acompanhá-lo. Passou-me pela cabeça aproveitar a oportunidade para tentar dar-lhe um golpe de baioneta pelas costas, porém não o fiz pela quase certeza de que havia soldados alemães por perto, observando nossos movimentos.

O oficial alemão me conduziu a uma casamata, onde me entregou aos soldados que lá estavam. Senti, naquele momento, na penumbra daquele abrigo subterrâneo blindado, uma espécie de calafrio e minhas pernas bambearam. Veio-me à mente o temor, de longe arraigado, de que havia chegado o momento em que os alemães iriam me submeter às terríveis torturas, tais como arrancar-me as unhas,

aplicar-me choque elétricos, queimar-me com cigarros, colocar-me durante horas diante de focos de luz intensos, pendurar-me pelos dedos dos pés, e coisas piores para arrancar-me informações. Respirei fundo e procurei reunir forças para sofrer, com denodo, o que estava prestes a acontecer. Fiz uma oração mental e balbuciei cá comigo mesmo: *Seja lá o que Deus quiser*!

Os alemães me revistaram da cabeça aos pés, mas sem qualquer agressão física. Não tendo encontrado, no meu uniforme e corpo, qualquer coisa que lhes chamasse a atenção, logo se desinteressaram por mim. O oficial, então, ordenou que dois soldados alemães me levassem a Castelnuevo di Garfagnana, onde havia um centro de recebimento de prisioneiros.

Percorremos um caminho em meio a um bosque de castanheiros. O fogo de nossa Artilharia continuou incessante na região. Estilhaços de morteiros choviam sobre as árvores, muitas vezes sacudindo os galhos e fazendo cair sobre nós frutos de castanhas, eriçados como se fossem pequenos ouriços verdes ou amarelados. Eu queria me abaixar, como se estivesse tentando me proteger dos estilhaços, mas os alemães se mostravam inabaláveis e indiferentes ao que se passava a seu redor. Meu medo de ser atingido provocou neles risos sarcásticos, enquanto diziam: "*Scheisschiesserei von Ihren eigenen Scheisskameraden! Keine Gefahr!*" – como se quisessem afirmar que se tratava apenas de um "tiroteio de m. de meus companheiros de m., sem qualquer perigo". Não pude deixar de ficar impressionado com o sangue-frio e descaso daqueles soldados para com a possibilidade de receberem um impacto. Num certo momento, um estilhaço de projetil de morteiro atingiu a bota de um deles. Ele o pegou, examinou, e depois o lançou para longe com o maior desdém.

Já escurecia quando, por fim, chegamos a Castelnuevo di Garfagnana. Enfiaram-me num lugar escuro. Não tardou muito e recebi a companhia de um sargento e de três soldados de nossa malfadada patrulha. Junto com eles, veio também um jovem italiano, que depois fiquei sabendo tratar-se de um partigiano, o nome dado ao seguidor de um partido ou partidário, ou mais especificamente, um guerrilheiro que opera dentro das linhas inimigas.

A essa altura dos acontecimentos, há mais de vinte horas sem nada comer, apesar do cansaço, angústia e tensões, já sentia muita fome. Algumas horas depois, os alemães deram a cada um de nós uma pequena porção de sopa. Demos graças a Deus.

O partigiano italiano tomou a sopa quase chorando, dizendo ter certeza de que essa seria sua última refeição. Quanto a nós, disse ele apontando em nossa direção, seríamos enviados para um campo de concentração na Alemanha. Já no

caso dele, disse ter certeza de que seria executado dentro das próximas horas. Quando os alemães capturavam partigiano, mandavam que eles cavassem as próprias covas e eram, em seguida, exterminados com um tiro na nuca. Apontando para sua insígnia de partigiano, disse que não tinha como escapar. Sugeri, então, que ele arrancasse a insígnia e a jogasse na fossa da privada, ao que ele bateu palma e disse: "Bravo! Bravo!" – não sei se por sarcasmo ou por aprovar a idéia. Disse que era isso o que iria fazer, mas temia que os alemães já soubessem que ele era partigiano.

O que aconteceu com esse podre rapaz italiano, eu nunca soube.

Passamos o resto da noite deitados no chão duro, forrado apenas com jornais.

Na manhã seguinte, os alemães me tiraram as galochas que usávamos recheada de jornais e capim para proteger do frio, o gorro de lã, e a blusa ou jaqueta de campanha, ou *field jacket*, do Exército dos Estados Unidos, que recebemos para completar nosso uniforme de combate. Essa jaqueta era muito confortável e prática, que era usada, no Exército americano, por todos, desde general de cinco estrelas até soldado raso. Ouvia-se dizer que, inicialmente, os altos oficiais brasileiros não gostavam de usar essa blusa. Não pude imaginar, naquele instante, a falta que essas peças iriam me fazer nos próximos seis meses de frio intenso pelo qual passei, muitas vezes à temperatura abaixo de 28 graus negativos.

Desse centro de coleta de prisioneiros, os alemães arrebanharam uma leva para ser enviada mais para o Norte, à cidade de Parma, localizada bem no centro do Vale do Rio Pó, famosa não somente por seu queijo e presunto como, também, por sua importância histórica e geográfica. Os vestígios de Parma datam do século VI a.C. tendo sido fundada pelos etruscos. No período, foi um importante entroncamento ligando a Via Emília com a estrada que leva à Mantova e La Spezia.

Todo o trajeto foi percorrido a pé, em marcha forçada, durante 24 horas ininterruptas. Formando esse rebanho de prisioneiros havia soldados de praticamente todos os países que participaram das Forças Aliadas. Além de nós, brasileiros, que não éramos muitos, havia americanos, ingleses, canadenses, franceses, poloneses e outros que não sou capaz de lembrar. Essa marcha foi um terrível suplício – famintos, sedentos, mal vestidos, praticamente descalços, esgotados, desmoralizados e sem esperanças.

Durante todo o percurso, enquanto íamos descendo, em sentido contrário, observávamos intermináveis filas de viaturas dos mais diversos tamanhos, tipos, marcas e países de origem. Tornava-se evidente que os alemães haviam pilhado e estavam usando todas as espécies de veículos dos lugares onde estiveram. Além daqueles de fabricação alemã, como Mercedes Benz, BMW, Auto-Union, DKW, Wanderer, havia carros franceses, russos, italianos, bem como os que haviam capturado dos

americanos e dos ingleses. Variavam de pesados caminhões, furgões, camionetas, até carros de passeio. Para piorar nossa situação, vinham também longas filas de motocicletas, inclusive aquelas com carrinhos laterais atrelados, que nos forçavam a caminhar fora da estrada. Estavam todos sobrecarregados de materiais e suprimentos e superlotados de homens.

Com o tráfego intenso, levantavam-se nuvens de poeira, que aumentavam nosso desconforto e sofrimento. Para intensificar a angústia da sede, a garganta ia ficando cada vez mais ressequida, e os olhos ardiam como se neles se tivesse esfregado pimenta-malagueta.

Havia trechos em que a rodovia corria paralela à ferrovia. Desciam também longos comboios formados por locomotivas, vagões e outros tipos de material rolante, procedentes de todos os países subjugados. Ainda traziam os letreiros em francês, polonês, romano, búlgaro, russo, e outros que não consegui identificar. Em nenhum trecho do caminho deixei de ver a fila contínua de carregamentos em direção ao Sul. Isso mostrava que os alemães estavam dispostos a lutar para se manter na Itália a qualquer custo.

Em igual proporção à disparidade de veículos, materiais e equipamentos, era evidente, também, a grande miscelânea de homens. Avistava-se grande variedade de uniformes, ouvia-se diversas línguas e dialetos, notavam-se as diferenças de feições e constituições físicas. As aparências dos soldados eram rudes e, às vezes, animalescas. Seus semblantes estampavam as marcas da guerra. Eram indivíduos que haviam perdido as características e os valores humanos para se tornarem uma massa amorfa grosseira, monotonamente coletiva. Revelavam a inevitável certeza de ir e a dolorosa incerteza de voltar. Além da presença de alemães de todas as regiões do país, apareciam romenos, húngaros, búlgaros e, notadamente, austríacos. Dizia-se que havia até batalhões de russos e de outras nacionalidades, forçados a combater ao lado dos alemães.

Em geral, esses homens pareciam não atentar para a longa coluna de prisioneiros que os cruzavam ao longo do caminho. Tinha-se a impressão de que cenas daquele gênero eram lugar-comum para eles. Volta e meia, no entanto, passavam magotes de soldados que agiam como bestas irracionais e se divertiam ao nos hostilizar. Dentre esses, os mais virulentos eram os chamados *Alpenjäger*, ou seja, os Caçadores Alpinos ou Tropa de Montanha, oriundos da região de Balzano e Trento, no Norte da Itália, que havia pertencido à Áustria até o fim da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando foi anexada à Itália. Era voz geral que esses soldados, até mesmo para os italianos, eram uma verdadeira escória, sem as qualidades do austríaco ou do italiano. Ao passarem por nós, nos dirigiam insultos e palavras

afrontosas. Apedrejavam-nos, jogavam-nos toda sorte de sujeira, cacos de vidro, pedaços de madeira – enfim, qualquer projétil que lhes estivesse a mão. Certa feita, ao identificarem o nosso grupo de brasileiros, começaram a nos lançar vitupérios, seguidos de uma saraivada de pedras e outros objetos: *"Brasiliani bastardi! Razza di cani! Negri puzzolenti! Brutti! Schifosi!"* e outras blasfêmias e palavras de baixo calão, dos quais a língua italiana é tão rica.

Começamos a notar que, entre os contingentes alemães, era cada vez maior o número de batalhões formados por meninotes aparentando 15 a 17 anos. Em seus estertores na guerra, Adolf Hitler e seus comparsas, já tendo visto dizimados os seus exércitos regulares, passaram a recrutar adolescentes para combater nas linhas de frente.

Num acostamento da estrada, havia um caminhão de transporte de tropa parado, cheio desses soldados-mirins. Ao passarmos por eles, devemos ter despertado sua curiosidade. Parece que foi a primeira vez que viram pessoas de feições e compleições diferentes das suas. Começaram a perguntar aos guardas quem éramos e de onde vínhamos.

Brasilianische Krigsgefangenen – replicaram os guardas, para explicar que éramos prisioneiros de guerra brasileiros.

Foi uma cena não muito diferente de um grupo de escolares visitando um jardim zoológico, querendo se aproximar e tocar em animais exóticos. Entramos na sua brincadeira e ficamos a fitá-los e fazer caretas para assustá-los. Só não se aproximaram porque os guardas, sempre armados de fuzil com baioneta calada, os escorraçaram e os afastaram.

Mesmo na minha condição de prisioneiro de guerra dos alemães, submetido aos mais penosos castigos e sofrimentos, fiquei comovido com o que vi. Era triste contemplar aqueles rapazelhos imberbes, quase desaparecendo dentro de seus uniformes, pele lisa, rosada, feições delicadas, quase femininas, olhares inocentes, na faixa etária em que, em outras circunstâncias, estariam ocupando os bancos de escolas secundárias ou divertindo-se em folguedos comuns aos jovens, a caminho da carnificina da guerra, muitos certamente, com seus poucos dias de vida já contados e outros condenados a terríveis mutilações, apenas para satisfazer a louca ambição de seus maiorais. Marchavam para a morte e, talvez, não soubessem o porquê. É bem verdade que nasceram sob a pregação de guerra, foram doutrinados para guerrear, e agora marchavam em direção aos matadouros dos campos de batalha. Naquele instante, não os vi como inimigos. Com efeito, me apiedaria deles, como se apiedaria de qualquer outro ser humano, meu próximo, preso a um destino cruel e inexorável.

Depois de caminhar 24 horas sem pausa, chegamos ao centro de recolhimento de prisioneiros de Parma. Mal chegamos, e nos puseram a trabalhar. Já é coisa muito conhecida e repisada, seria preferível que o trabalho forçado de prisioneiros fosse quebrar e carregar pedras. É preferível que isso fosse verdade, porque pior do que carregar pedras é carregar madeira. Foi o que fizeram os alemães. Puseram-nos a carregar madeira de todos os tipos – toras, tábuas, barrotes, pranchas. Nossas mãos e ombros logo ficaram em petição de miséria, com bolhas de água, calos de sangue, feridas, farpas enfiadas na carne.

Uma das condições mais angustiantes para um prisioneiro de guerra é o fato de jamais saber qual é o seu destino – não sabe para onde vai, não sabe se vai ser transferido, não sabe aonde chegará. Daí, ter que encontrar muita força de vontade, muita resignação, muita paciência e, acima de tudo, precisa ter muita fé, principalmente quem professa uma religião e crê em Deus. A vida, tal qual a entendemos em situações normais, perde o significado. A morte, quase sempre uma morte lenta, está constantemente à espreita. Além disso, quando o corpo pede cama, as intempéries pedem abrigo, o estômago pede comida e bebida, a dor pede alívio, o algoz maquina uma nova forma de causar sofrimento e penúria.

Às altas horas da madrugada, os alemães nos puseram novamente a caminho. Recebemos ordens para subir nos caminhões, onde fomos espremidos como se fôssemos sardinhas em lata. Evidentemente, não nos disseram para aonde iríamos. A nós não caberia saber. Um vento incessante e penetrante até a medula óssea soprava de todos os lados. O frio era intenso. Sem agasalhos como nos encontrávamos, estávamos prestes a congelar. Lá fomos nós, estrada a fora, batidos, chocalhados, jogados aos solavancos, para a frente e para trás e para os lados, à mercê da estrada esburacada.

Ao cabo de algumas horas de viagem, chegamos às margens de um rio, que supus ser o Rio Parma, um afluente do Rio Pó. A ponte, que outrora lá existiu, foi destruída pelos bombardeios aliados. Via-se, ainda, projetando-se da flor da água, os escombros de alguns dos segmentos de seu vão. A travessia deveria ser, pois, feita em balsas.

Para nossa surpresa, e para nos sacudir de nosso torpor, irrompeu-se um acirrado bate-boca entre os motoristas e os operadores das balsas em torno da conveniência ou não de enfrentar a corrente muito forte naquele trecho do rio. Pareceu-me fora dos padrões tradicionais e da crença generalizada do comportamento imperturbável e da mentalidade dos alemães, vê-los vociferando e gesticulando, à moda do proverbial, sobre o que fazer naquelas circunstâncias. Cada um dava seu palpite, e a confusão foi se transformando em pandemônio. Para todos nós, em cima dos caminhões, tudo pareceu no mínimo divertido. Como por fim se

tornou evidente, não houve consenso, e os caminhões deram meia-volta e avançaram para procurar outra passagem mais conveniente em direção ao Norte.

Quando o dia começou a raiar, eis que nos vimos retornando a Parma, exatamente no ponto onde havíamos partido.

As 24 horas do dia na vida de um prisioneiro de guerra são contadas como um rosário de desesperança, fome, sede, trabalhos forçados, angústia, mesmice... As últimas 48 horas, no entanto, nos trouxeram a excitação da ida e volta sem propósito, e umas 5 horas após nosso regresso à Parma, juntaram-se a nós uma leva de cinco prisioneiros norte-americanos. Da nossa parte foi, sem dúvida, uma agradável surpresa, se bem que uma desgraça para eles. Imediatamente trataram de conversar conosco:

"Any of you guys speak English?" – disseram quase ao mesmo tempo para indagar se algum de nós falava inglês.

"How's file in this fucking whorehouse around here?" – perguntou um deles, querendo saber como era a vida no puteiro em que estávamos.

"Sorry, boys! No English. Only Portuguese. Some Italian" – respondi, para dizer que lamentávamos, mas nada de inglês; falamos português; um pouco de italiano.

Foi para nós, e especialmente para mim, um alento, quase um novo sopro de vida, sentir a naturalidade, o estado de espírito arrebatado, a indiferença com que aqueles americanos encaravam a realidade da miserável situação de prisioneiros de guerra dos alemães. Eles certamente tinham plena consciência e certeza do que lhes aguardava pela frente, mas pareciam levar tudo na brincadeira, como se estivessem numa excursão campestre num dia de folga. Riam, divertiam-se infantilmente, imitavam gestos e modo de falar dos alemães.

Por alguns instantes, sentimos, nós brasileiros, até humilhados e constrangidos com nossa profunda tristeza e desânimo. Com evidente prova de coragem e desafio, nossos novos companheiros de desventuras pareciam querer mostrar aos alemães que eram superiores a eles. Seu comportamento despreocupado e mostra de confiança nos contagiaram e sentimos uma nova disposição. Que viesse pela nossa frente o que viesse. Não estávamos sós e sentimos orgulho de sermos companheiros de prisão de gente daquela estirpe.

Até onde nos foi possível, trocamos nossas experiências, nossas ansiedades, nossas esperanças, numa curiosa mistura de palavras, gestos e mímicas. Nossa língua franca, por assim dizer, era o italiano, salpicado de palavras soltas em inglês, francês e até alemão, e dos primeiros termos e expressões que nos viessem à mente em nossos próprios idiomas. O extraordinário foi que nos entendíamos perfeitamente.

Vinte e quatro horas após nosso regresso à Parma, os alemães nos fizeram subir novamente nas carrocerias dos caminhões e formaram uma longa coluna para

nos levar a outro campo. Só com nossa chegada ao destino ficamos sabendo que tínhamos sido levado para Mantova. Passamos por diversas cidades, inclusive Modena. Durante todo o percurso, a aviação aliada metralhou o comboio com intensidade. Os caças vinham em vôo rasante e varriam a coluna de caminhões com rajadas de metralhadora, enquanto os motoristas procuravam fugir e lançavam as viaturas, em alta velocidade, para dentro do primeiro abrigo que encontravam – galpões, debaixo de árvores, qualquer coisa que proporcionasse cobertura. Sem termos onde nos agarrarmos, éramos jogados de um lado para o outro violentamente, e só não fomos lançados para fora por causa dos encostos laterais. Só nos restava rezar e pedir a Deus que nos poupasse. Embora jamais ficasse sabendo quantos caminhões saíram de Parma e quantos chegaram a Mantova, Deus certamente ouviu nossas preces pois, que eu tenha visto, nenhum caminhão foi atingido.

Por fim chegamos relativamente inteiros a Mantova, uma cidade situada na fértil planície Lombardia. Como praticamente todas as cidades italianas, Mantova tem uma longa e gloriosa história que remonta a muitos séculos Antes de Cristo. É banhada pelo Rio Mincio que, ao Norte, forma três lagos. Foi em Montova que nasceu e viveu o poeta Virgílio [*Publius Virgilius Maro*] (70-19 a.C) e, lá, inspirado pelos seus campos e paisagens banhados pelo Sol ou recorto de névoa, bem como pelos prazeres de sua vida rural, escreveu suas obras-primas, a *Eneida*, as *Bucólicas*, as *Éclogas*, e as *Geórgicas*.

Era em Mantova que os alemães organizavam levas de setecentos a mil prisioneiros de guerra para ser, eventualmente, transportados por via férrea à Alemanha. O embarque, geralmente, ficava aguardando a chegada de comboios que traziam italianos fascistas, recrutados para lutar ao lado dos alemães.

Os prisioneiros eram divididos em “currais” onde havia barracas de madeira cobertas de lona. Invariavelmente, existia um toque de recolher às 18 horas. Não havia iluminação. Esse suplício durou trinta dias bem contados. Já estávamos todos cadavéricos, em carne e osso, consumidos pela fome e pela sede e pelas intempéries e, também, pela impossibilidade de dormir.

Mantova, na época do ano em que nos encontrávamos, era quase sempre recoberta de nevoeiro durante toda a noite, prolongando-se até a metade do dia seguinte. Quando o nevoeiro começava a dissipar-se e o céu ficava claro, recebíamos a “visita” dos aviões americanos. Isso acontecia com precisão cronometrada, por assim dizer, na hora de nosso “almoço”, que consistia de uma sopa rala, fria, insossa, feita não se sabia de quê. Os aviões lançavam bombas sobre vários objetivos na cidade. Primeiramente, ouvíamos o assobio das bombas e, em seguida, ouvíamos as explosões lá longe, mais perto, e até chegarem nas imediações de nosso campo.

Os estrondos eram tão violentos que sacudiam tudo ao redor, como se estivéssemos no epicentro de um violento abalo sísmico. Após a reverberação, começava a cair uma verdadeira chuva de estilhaços ou das bombas ou das coisas atingidas sobre nossas barracas. Alguns desses estilhaços chegaram a perfurar as coberturas de lona. Quando os alemães soavam o alarme antiaéreo, corríamos para recolher-nos aos abrigos subterrâneos, dentro do campo, que os alemães nos forçaram a escavar. Ficávamos literalmente compactados, costa a costa, ombro a ombro, barriga com barriga, até que soasse o sinal de que os bombardeios haviam cessado.

Com efeito, dia e noite ouvíamos o roncar dos motores de enxames e mais enxames de aviões, como aves migratórias de passagem, que sobrevoavam a região de Montova para lançar suas cargas de milhares de toneladas de bombas sobre alvos no Norte da Itália, na Áustria, e no Sul da Alemanha.

Todo o tempo que fui prisioneiro de guerra foi marcado por diferentes formas de tortura física e mental, sofrimento e angústia, privações e incertezas, em cada instância com características próprias. Mantova, no entanto, me deixou um estigma doloroso e indelével. Já havíamos passado quase três dias sem comer e, praticamente, sem beber, e a fome era excruciante, a ponto de fazer-me sentir a vista escurecer e achar que iria desmaiar. Diz-se que a fome é negra, que a fome absoluta nos leva a comer sola de sapato velho, sabão, cascas ou raízes – o que nos aparece pela frente. Foi em Mantova que, após quase 72 horas em jejum total, os alemães nos deram, por fim, uma tigela de sopa. Sopa especial. Havia sido preparada de uma cabeça de cavalo putrefata. Recendia cheiro intenso de carniça. Mesmo assim, vencendo convulsões de vômito seco, engoli avidamente aquela sopa. Ou a tomava ou tombava de inanição e sede.

A propósito dessa sopa de cabeça de cavalo putrefata, já li em algum lugar que o ser humano possui uma memória olfativa e que certas associações, entre outras, com música, perfume, cores, nos trazem à mente, independentemente de nossa vontade, momentos ou coisas especiais ou marcantes que antes vivemos ou experimentamos. Isso deve ser verdade porque, até hoje, qualquer odor de decomposição ou de putrefação me leva de volta, com nitidez de cores e de detalhes, aquele terrível local e instante.

Mantova, 6 de dezembro de 1944.

Esse foi o dia do embarque fatídico com destino à Alemanha.

Numa exibição macabra, os alemães fizeram “marchar” pelas ruas de Mantova uma coluna, em fila única, de mil homens, meio vivos, meio cadáveres, do campo

de prisioneiros até a estação ferroviária. Aqui, ali e acolá, ao longo do percurso, guardando uma boa distância, aglomeravam-se grupos de gente de Mantova, assistindo, tacitamente, aquela parada de farrapos humanos. Era possível discernir mulheres que, apesar de suas próprias privações, enxugavam lágrimas de compaixão por aqueles cujas condições eram piores do que as suas.

Já era noite, e os alemães antes de nos fazer entrar dentro dos vagões nos deram outra porção de sopa. Em seguida, os guardas alemães iam nos forçando a subir as escadas, quase a ponta de baioneta, enquanto bradavam:

– *Schnell! Schneller!* - nos ordenando a mover depressa; mais depressa.

Ainda ressoa em meus ouvidos a voz de um companheiro, que cochichou ao pisarmos nos degraus que davam acesso ao vagão:

– Até agora, foi só uma amostra!

E como tinha razão!

Por maior que seja nossa desgraça, Deus jamais nos abandonou por completo. Os alemães não se deram à pena ou não tiveram tempo de isolar os brasileiros uns dos outros. Assim, junto comigo, estavam o sargento José Ferreira de Barros Filho, o soldado Mário Gonçalves, o soldado Elizeu de Oliveira e o Guilherme Barbosa Mello. Quis Deus que, mesmo naquele inferno, eu tivesse a sorte de, pelo menos, ouvir vozes amigas, vozes irmãs, vozes brasileiras.

Mal engolimos a porção de sopa, fomos tangidos para dentro de vagões de carga, completamente estanques. As únicas entradas e saídas de ar eram pequenos orifícios rentes ao teto, muito bem protegidos por telas de arame grossas, que mais se pareciam com uma grade de ferro.

Em cada vagão de carga, que deveria medir mais ou menos três metros de largura por 15 metros de comprimento, os alemães atocharam cinqüenta homens. Naturalmente, não havia bancos. Ajeitamo-nos, como pudemos, no piso de tábuas, recoberto de palha de trigo. Uns sentaram, outros se puseram de cócoras, e muitos ficaram em pé.

Muito tempo depois, o trem começou a avançar na escuridão da noite, inicialmente aos solavancos, dando a impressão de que logo iria parar; em seguida, foi aos poucos atingindo velocidade constante. De dentro do vagão, totalmente às escuras, não podíamos saber por onde íamos passando. Eu só tinha noção do deslocamento do trem pelo barulho das rodas nos trilhos, que eu imaginava ir repetindo em ladainha monótona, repetitiva, interminável: "Café com pão, manteiga não." Café com pão, manteiga não. Café com pão, manteiga não. Infelizmente. Ao pensar em café, pão e manteiga, a fome que já era intensa se tornou dolorida. Comecei a desejar o que era impossível acontecer: uma parada e uma refeição.

Não se pode dizer que conseguimos dormir. É verdade que muitos simplesmente caíram e ficaram prostrados no piso, mais por causa do cansaço e inanição do que propriamente por sono natural.

Passaram-se as horas intermináveis, e, numa certa altura, notei, pela nesga de luz que entrava pela abertura gradeada, que o dia clareava. Um companheiro esticou-se todo e conseguiu chegar os olhos à altura do orifício de entrada de ar e disse:

– Já devemos estar nos Alpes. Já dá para ver a neve.

Com muita força de vontade e curiosidade, consegui dominar o cansaço, esticar-me, e olhar também pelo respiradouro e ver o panorama que se descortinava. Tudo era branco nas encostas das montanhas, de uma brancura imaculada lá fora. A natureza eterna parecia vestir-se de noiva, indiferente à desgraça de nós mortais, cá do lado de dentro. Senti um sopro de ar gélido na face e não contive a emoção de ver neve pela primeira vez na minha vida e, por alguns segundos, inspirar e sentir o suave sabor de ar puro. O frio que reinava lá fora não logrou penetrar no recinto estanque em que nos encontrávamos, para amenizar o calor e o abafamento que nos asfixiavam. O ar viciado e o calor se intensificavam cada vez mais, tornando-se insuportáveis.

Todavia, quando parecia que nada poderia se tornar pior, nosso desconforto tomou outra proporção mais tétrica. A única “instalação sanitária” colocada pelos alemães dentro do vagão foi uma caixa de tábuas de pinho, com areia até a metade e recoberta de feno seco. Ali foram se acumulando e transbordando as fezes diarréicas e a urina fétida de cinqüenta indivíduos. Dentro de pouco tempo, o miasma que exalava veio juntar-se ao mau cheiro e podridão já existente. A urina, diluída com as fezes, começou a filtrar-se pelo feno seco e pela areia, e escorrer e impregnar-se na palha de trigo. Primeiramente, fomos nos amontoando na parte mais seca do vagão, mas a viagem era longa, e o líquido imundo se avolumava, e ajudado pelo balançar e sacudir do trem, penetrou por toda a palha, e espalhou-se por todo o piso, cobrindo todo o espaço de madeira, que não tínhamos mais para onde escapar da chafurda que se generalizou.

Ficamos reduzidos à condição de animais pestilentos à beira da insanidade.

Por ironia do destino, coincidia que, naquela interseção de tempo, lá fora, a natureza ostentava sua brancura e pureza virginais, contrastando como nossa situação dentro daquele vagão, atolados na imundície e excrementos, sufocados e entorpecidos por náuseas, sem esperanças de remissão.

Durante o que supúnhamos ser a travessia pela Áustria, o comboio foi atacado por uma esquadrilha de aviões americanos. Benditos aviões! Ficamos rezando para que atingissem a locomotiva, matassem os alemães e nos dessem a oportunidade de sair dos vagões e escapar daquele inferno.

Desgraçadamente isso não aconteceu. Possivelmente os aviões não metralharam e nem jogaram bombas sobre o trem, porque os alemães pintaram a Cruz Vermelha nos tetos dos vagões.

Houve várias paradas, mas os alemães nada deram para comer e beber. A cada uma dessas paradas, os americanos erguiam-se aos orifícios de entrada de ar e punham-se a gritar:

– *Water! Water! Water!* – clamando por água.

Geralmente eram ignorados, mas, às vezes, aparecia, do lado de fora, um soldado alemão e gritava cinicamente:

– *Ruhe, verflüchte Hünde! Keines Wasser! Keiner Wasser!* – mandando-nos ficar em silêncio; chamando-os de cães malditos; e dizendo que não havia água.

Numa dessas paradas, foi-nos dada uma refeição. Abriram uma nesga da porta do vagão e nos entregaram as "iguarias".

Quem já ouviu falar em maná, o alimento que, segundo a Bíblia, Deus serviu, em forma de chuva, aos israelitas no deserto? Quem ouviu falar em ambrosia, o manjar dos deuses do Olimpo que trazia a imortalidade? Pois é assim que se pode descrever aquela "refeição" – uma miga de pão e um pedacinho de salsicha, menor de que um dedo polegar! Acepipe divino, mesmo sem uma gota de água para facilitar sua ingestão, já que nem saliva tínhamos mais na boca.

Pensando bem, talvez, melhor seria se nada tivéssemos comido, porque aquelas migalhas só serviram para nos aguçar o apetite e excitar nossos sucos gástricos e nos trouxeram apenas mais fome e sede.

Moosburg, Alemanha, 9 de dezembro de 1944. 12:40hs.

Após três dias e três noites, desde a saída de Mantova, confinados dentro do vagão de carga, chegamos ao campo de concentração na Alemanha, onde tiveram prosseguimento nossas agruras no transcorrer de mais outros longos meses.

Aos poucos, fomos descobrindo que havíamos sido levados para a cidade de Moosburg, no Sul da Baviera, a uma distância de aproximadamente cinqüenta quilômetros de Munique.

Já em 1939, a Polícia Secreta do Estado, conhecida como Gestapo, a abreviação de *Geheimes Staatspolizei*, o órgão de segurança e repressão da Alemanha Nacional-Socialista, criou uma rede de campos de prisioneiros, espalhada por todo o país, e deu a esse tipo de prisão o nome de Stalag, a forma encurtada de *Stammlager* que quer dizer, literalmente, "campo de base", destinado a confinar praças. Isto é, prisioneiros com posto inferior a segundo-tenente.

Desses campos, tornou-se mundialmente conhecido o Stalag 17, por causa do filme do mesmo nome do diretor, escritor e produtor Billy Wilder (cujo verdadeiro nome é Samuel Wilder), e que muito conhecia de campos de prisioneiros, pois fugiu de sua Áustria natal no início da década de 1940 e foi para os Estados Unidos. *Stalag 17* foi produzido em 1953, e seu ator principal foi William Holden. No Brasil, esse filme recebeu o título de *Inferno 17*.

"Nosso" campo de Moosburg tinha designação de Stalag VII A.

Por mais realismo e sofrimento que o filme *Stalag 17* tenha retratado, não logrou, como jamais o poderia, transmitir ao espectador, numa moderna sala de cinema, acomodado em uma poltrona confortável, com ar condicionado, ou no aconchego do seu lar, diante de um aparelho de televisão, com uma garrafa de cerveja gelada à mão e um prato de salgadinhos a seu lado, sentir na carne, na alma e no coração a dor, a angústia, o sofrimento, as torturas, a fome, a sede, a imundície, as doenças, a privação do sono, os trabalhos forçados, pelos quais eu e meus companheiros passamos durante noites e dias, meses a fio, no Stalag VII A de Moosburg.

Embora o trem tivesse chegado à estação de Moosburg nas primeiras horas da madrugada, foi só de manhã, já com o dia claro, que os alemães nos retiraram dos vagões. Levamos algum tempo para nos acostumar novamente com a luz do dia, a respirar ar fresco e recuperar a capacidade de caminhar.

Surpresa para superar todas as surpresas!

Mal acreditávamos que os alemães, após o desembarque, começaram a nos servir uma "verdadeira" refeição sólida, ao contrário das raríssimas sopas aguadas. A " refeição de boas – vindas a Moosburg" que nos serviram, ou melhor, jogaram dentro dos bonés daqueles que os tinham, ou nas fraldas das camisas seguras pelas pontas dos dedos, formando um cesto. Foram umas cinco batatinhas cozidas, uma pelotinha de chucrute e uma fatia de pão tão fina e transparente, que mais parecia uma tira de papel pardo de embrulho. As batatinhas, que os alemães chamavam de *Pellkartoffeln*, ou batata com casca, foram cozidas sem lavar, tendo sido jogadas dentro da panela de água fervente, da forma que haviam sido arrancadas do solo e, por isso, estavam misturadas com terra, areia, pedrinhas, folhas secas e gravetos. Eram minúsculas, mais ou menos do tamanho de uma noz.

Moosburg não foi o fim da linha para nós, prisioneiros de guerra. Foi apenas o início de uma nova etapa de nossa longa trajetória, de duras penas e intermináveis sofrimentos.

O campo foi arquitetonicamente traçado com ruas em linhas retas, ladeadas de barracos de alvenaria, todos de desenho igual, porém com variação de tamanho. Existiam barracos menores para duzentos prisioneiros cada, e barracos grandes para

até quatrocentos prisioneiros, cada. Durante minha "estada" em Moosburg, ouvia-se dizer que a população de prisioneiros de guerra aumentava, dia a dia, chegando a aproximadamente 150 mil. Essa superlotação pode ter sido causada pelo fato de que a Força Aliada, ao avançar, ocupava os locais onde existiam campos de concentração, e os alemães transferiam os prisioneiros para aqueles que ainda estavam em seu poder. Quando os americanos ocuparam Moosburg nos meados de 1945, lá encontraram cerca de oitenta mil prisioneiros de guerra - inclusive eu.

Da estação ferroviária de Moosburg, fomos levados diretamente para um campo cercado, e lá ficamos três dias para que fosse feita a "triagem". Isso significou, concretamente, que fomos divididos em "manadas" de duzentos prisioneiros, que iriam ocupar os diversos "currais".

Prisioneiros do Stalag VII A.

Ao entrarmos nos "currais", os alemães nos fizeram tirar os uniformes, já esfarrapados, há semanas sem lavar, com uma crosta de sujeira que os tornavam inflexíveis. Deram-nos um "uniforme de prisioneiro", que mais se parecia com um pijama, feito de uma espécie de flanela de inferior qualidade.

Naquele instante, despojaram-me do pouco de dignidade humana que me restava - meu nome.

Passei a ser 142.286.

Prisioneiros do Stalag VII A

Esse número estava também estampado em meu novo "uniforme". Só faltavam tatuá-lo no antebraço, como fizeram com prisioneiros políticos, judeus e ciganos. Recebi, ao mesmo tempo, uma placa de identificação, trazendo somente o mesmo número, facilmente quebrável ao meio, ao contrário das placas de identificação brasileiras, onde apareciam o nome e o número, igual à placa de identificação do Exército dos Estados Unidos, conhecida, no jargão dos soldados, como *dog tag*, em alusão à placa de identificação presa na coleira de cachorro. Cada prisioneiro recebeu uma marmita metálica, um garfo e uma colher.

Como já foi assinalado anteriormente, o campo de prisioneiros, de Moosburg era imenso. Nunca soube exatamente qual o número de barracos lá existente, mas calculo, assim por alto, que tenha sido algo em torno de 750 a 800. Sua área era, certamente, muito maior do que a cidade de Moosburg propriamente dita, que, na época, deveria ter, no máximo, dez mil habitantes.

Cada "curral" era completamente isolado dos demais por cercas de arame farpado, com fios bem juntos, e uma altura de uns dez metros. Cada "curral", com seu complemento de duzentos prisioneiros, era supervisionado por um oficial da polícia especial, ou SS, que é a sigla de *Schutzstaffel*, que quer dizer literalmente "Corpo de Proteção".

Os barracos eram desprovidos de móveis, à exceção de camas do tipo beliche. Cada beliche era utilizado por 12 homens. Não havia colchões, roupas de cama, travesseiros ou cobertor. Quando era possível, conseguia-se palha, capim ou jornal velho para forrá-los. Não existiam banheiros ou chuveiros. A água para beber, ou para as necessidades mínimas, vinha de uma torneira do lado de fora, ao ar livre. Como a maior parte do tempo que passamos no campo de prisioneiros foi em pleno inverno, a água ficava congelada e entupia o cano. Para o mínimo de limpeza corporal, o jeito era pegar neve e esfregar no rosto. As latrinas eram buracos no chão, com uma armação tosca de tábuas para servir de assento. Como não havia descarga ou desinfetantes, o mau cheiro permeava e recendia longe.

Durante todo o tempo em que fui prisioneiro de guerra, tomei exatamente dois banhos, que só foram permitidos porque existiam muitos parasitas, inclusive pulgas, piolhos e muquiranas, que infestavam os prisioneiros. Enquanto recebíamos uma ducha de água gelada, nosso "uniforme", que nunca fora lavado, era colocado dentro de uma estufa de ar quente para "descontaminação". Da mesma forma, foram somente duas vezes que cortei cabelo. Como parte dos pacotes que nos eram fornecidos pela Cruz Vermelha Internacional – e se os alemães se dignassem a fazer a entrega – existia cigarros. Já que nunca fumei, usava os cigarros como moeda de troca. Havia sempre alguém que se prontificava a cortar nossos cabelos mediante pagamento sob forma de dez cigarros. Eu sempre pedia um corte bem rente, ao estilo de "máquina zero", para diminuir a freqüência dos cortes e economizar os cigarros.

Havia também a vantagem higiênica - cabeça pelada não atrai piolhos.

Segundo dados oficiais, 35 brasileiros foram prisioneiros de guerra dos alemães, dos quais um era oficial e 34 eram praças. Não sei exatamente quantos desses estiveram no Stalag VII A, em Moosburg, mas pelo que me foi possível apurar, esta é a lista dos que lá estiveram: Alcides Lourenço da Rocha – Alcides Ricardino – Amynthas Pires de Carvalho, Anézio Pinto Rosa – Antônio da Silva – Antônio Ferreira – Antônio Júlio – Elizeu de Oliveira – Emílio Varole – Geraldo da Silva – Geraldo Flausino Gomes – Guilherme Barbosa de Mello – Guilhermino André de Morais – Hilário Furlan – João Muniz dos Santos – José Ferreira de Barros Filho – José Rodrigues – Mário Gonçalves da Silva – Miltom Bragança – Oswaldo Casemiro

Müller – Oswaldo Maurício Varela – Pedro Godoy – Waldemar Reinaldo Cerezoli. Foram 23 na minha contagem, que pode estar errada ou incompleta.

Foram estes os meus companheiros de “curral”: Elizeu de Oliveira, que por vontade do destino e para minha satisfação e refrigério, esteve sempre perto de mim, e compartilhamos o mesmo beliche. Sempre conversávamos sobre nossas angústias, sofrimentos, saudade do Brasil e dos nossos parentes e amigos, bem como sobre nossas esperanças, Guilherme Barbosa de Mello, José de Barros Filho, Mário Gonçalves da Silva e Oswaldo Casemiro Müller. Este era catarinense, descendente de alemães, falava alemão fluentemente e era nosso intérprete.

Pouquíssimas vezes consegui avistar outros brasileiros no Stalag VII A . Isso só acontecia por ocasião do exercício de minhas “altas funções” de lixeiro e de lavador de latrina, que me levavam aos “currais” vizinhos. Eu sempre os distinguia dos outros prisioneiros, pois é fácil reconhecer outros brasileiros, mesmo de longe, em paragens diferentes e estranhas, pelos jeitos, trejeitos, gestos e modo de ser que são só nossos. Todavia, não me era possível aproximar deles por causa da incessante vigilância dos guardas alemães.

A impossibilidade de fuga de prisioneiros era meticulosamente planejada e executada pelos alemães. Além da separação dos “currais” entre si, o perímetro do campo era circundado, também, por cercas de arame farpado eletrificadas. A curtos intervalos, erguiam-se torres de observação, com sentinelas permanentes, armadas com metralhadoras e outras armas, e equipadas com poderosos holofotes. A ordem era atirar para matar, sem perguntar, sem hesitação, sem piedade que permitisse escapar. Com efeito, a segurança se estendia para além do perímetro e das imediações do campo. Existiam contingentes de guardas florestais, muito bem armados, conduzindo matilhas de cães adestrados para atacar, matar e estraçalhar quem fosse apanhado.

O sistema parece ter-se mostrado eficaz, pois jamais tive notícia de alguém que, pelo menos, tentasse fugir.

Nunca presenciei a execução de prisioneiros pelos alemães, mas ouvi dizer que muitos foram liquidados por rebeldia. Por outro lado, vi, muitas vezes, passar macas com corpos de infelizes companheiros, que haviam sucumbido de doença e inanição, serem levados para serem enterrados.

Até mesmo ir ao “curral” imediatamente ao lado era proibido. Isso só acontecia com a permissão dos alemães, quando éramos designados para compor os “pelotões de faxina” para varrer os barracos e limpar as latrinas de outros “currais”. Nessas ocasiões, era proibido qualquer contato com os seus ocupantes. Durante todo o tempo, havia sempre guardas alemães nos acompanhando.

O trabalho forçado foi uma das práticas mais marcantes e perversas nos campos de concentração e de prisioneiros de guerra da Alemanha Nacional-Socialista. Sabe-se que acima dos portões de entrada dos campos de concentração destacavam-se, em enormes letras vazadas de ferro batido, os dizeres *ARBEIT MACHT FREI*, cujo significado literal é "trabalho traz liberdade". É possível que tenham existido, mas nunca cheguei a ver dizeres semelhantes no Stalag VII A, no entanto, quando recebíamos ordem para trabalhar dentro ou fora do campo, os alemães sempre nos advertiam: *NICHT ARBEITEN, NICHT ESSEN*, ou seja "não trabalha, não come".

Trabalho Forçado

A não ser comida, não há antídoto contra fome. Quando a fome me corroía as entranhas, recorria a toda sorte de elucubração para superá-la. Para isso, tentava o uso da força da mente sobre a matéria, como já ouvi dizer que assim fazem os místicos e faquires hindus; tentava desviar o pensamento para outras coisas diferentes como músicas, rememorar lugares por onde havia passado, relembrar passagens de minha infância, orações. Outras vezes, pensava em comidas de várias cozinhas - italiana, francesa, árabe... Imaginava estar saboreando um suculento prato mineiro, como tutu de feijão, com arroz bem soltinho, lingüiça frita, lombinho de porco assado, bem tostadinho, couve cortada bem fininha e refogada, e bastante torresmo bem sequinho, tudo precedido de uma talagada de cachaça de Salinas para abrir o apetite, e seguido de duas fatias, de dois dedos de espessura, de queijo mineiro bem curtido, e goiabada cascão. E para arrematar, uma caneca de café, pilado e torrado em casa, adoçado com rapadura, fumegando de quente.

A fome, no entanto, não se deixa engambelar. Simplesmente continuava a me corroer as entranhas. Corroeu tanto, que meu estômago atrofiou-se e permanece assim até hoje.

Diariamente, todos os homens "aptos" de cada barraco eram obrigados a trabalhar. Além das tarefas dentro do recinto do campo, eram escolhidos, em cada barraco, 12 beliches para formar uma turma de sessenta homens que deveriam trabalhar fora do campo, geralmente em cidades vizinhas. Somente em caso de doença grave ou de absoluta incapacidade física, éramos dispensados do trabalho forçado. O queixoso era submetido a exame médico, e se fosse constatado fingimento de doença para escapar do trabalho, o culpado era severamente castigado. A propósito de exames médicos, não se pode deixar de registrar que recebemos atendimento, com relativa eficiência, apesar da deficiência das enfermeiras e da falta de remédios, por médicos alemães e, também, por médicos americanos que haviam sido capturados.

O trabalho de varrer, remover neve e retirar escombros era muito pesado, e os guardas não nos deixavam parar um minuto sequer para fazer uma pausa. Havia, no entanto, uma valiosa compensação para trabalho contínuo e árduo. Os alemães nos alimentavam um pouco mais, cientes de que para o trabalho pesado para os quais nos utilizavam era necessário um mínimo de vigor físico. Assim, nos davam uma porção de sopa mais substancial, feita do que chamavam de *Dörrgemüse*, que era uma mistura de vários tipos de legumes secos, além de uma meia dúzia das famosas batatinhas cozidas com casca, recobertas de terra, areia, ramagens e tudo mais.

Aproximava-se o dia 25 de dezembro. Espalhou-se um zunzunzum de que, no Natal, os alemães iriam "presentear" com uma caixa completa de ração cada prisioneiro. Houve júbilo geral.

A Cruz Vermelha Internacional fornecia alimentação para os prisioneiros de guerra. Os alimentos eram os mesmos e em embalagem idêntica à chamada ração K, denominada ração de combate, distribuída aos soldados americanos e brasileiros. Vinha acondicionada em uma caixa, contendo carne e cereais enlatados, mais pacotes de biscoitos e doces, bem como barras de chocolate. Continha, também, um maço de cigarros. Para a higiene pessoal, eram enviados pacotes contendo sabonete, escova de dente e dentifrício. Os alemães, no entanto, surrupiavam quase todo o fornecimento, de tal sorte que somente uma caixa, que na frente de batalha era destinada a um homem, no Stalag VII A era dividida entre 12 homens. Isso significava que os alemães afanavam 11 caixas para si. Evidentemente, desconfiávamos da mutreta, mas queixar a quem? Ao bispo? Já miseravelmente subnutridos, não havia escolha, a não ser contentarmo-nos com o que nos davam.

Com efeito, ao meio-dia em ponto, do dia 25 de dezembro, para celebrar o Natal, recebemos uma caixa completa de ração. Celebramos, assim, o dia santo com alegria, como se estivéssemos no seio de nossa família. Trocamos cumprimentos em várias línguas – *Merry Christmas*, Feliz Natal, *Joyeux noël*, *Buon Natale*. Os americanos foram os mais efusivos e puseram-se a cantar – *Jingle Bells*, *Silent Night* e outros cantos natalinos. A eles se juntaram os ingleses, que cantaram primeiramente *God Save the King*. Os franceses cantaram suas canções.

Minhas preces, na noite de Natal, pedindo um pouquinho de alívio do confinamento e da solidão do "curral" foram atendidas. Havia um sargento encarregado de recolher os nomes e fazer uma espécie de escala de serviço para distribuir os homens destinados aos trabalhos fora do campo. Assim, meu beliche foi sorteado para formar um grupo que iria trabalhar em Munique.

Éramos transportados de Moosburg a Munique por via férrea, em vagões do mesmo tipo dos que nos trouxeram da Itália. Saíamos invariavelmente pela manhã,

bem cedo, e voltávamos ao campo à tardinha. O trem se deslocava morosamente e levava uma hora e meia ou mais para percorrer os cinqüenta quilômetros que separam Moosburg de Munique. Dependendo da guarnição de guardas, cujo humor e disposição variavam, a porta do vagão ficava aberta, o que nos permitia descortinar os panoramas ao longo da ferrovia – aqui campos de cultivo cobertos de neve, ali bosques cujos galhos, desnudos de folhas, formavam intrigados desenhos, às vezes pinheiros, sempre verdes, com as copas sobrecarregadas de neve. Apareciam casas de camponeses com as estruturas de madeira típicas da Baviera. Mais adiante, casarios de tetos pontudos aglomeravam-se em torno de torres de igrejas. Fascinava-me, especialmente, ver bandos de corvos, pretos como carvão, sobrevoando em formação, para depois pousarem, todos ao mesmo tempo, nos campos e se contrastarem na neve, como se fossem pingos pretos num lençol alvíssimo.

Na ida e volta de Munique, avistava-se em um certo ponto uma placa que indicava a direção de Dachau. Não suspeitava, naquela época, que tomando aquela estrada logo se chegaria a um dos mais infames campos de concentração alemães, que funcionou, a plena capacidade, de 1933 a 1945, e onde se estima que milhões pereceram.

O primeiro trabalho para o qual fui designado em Munique foi varrer o grande saguão de entrada e remover a neve na frente da estação. Apesar do frio que fazia e da falta de agasalho, era mil vezes preferível trabalhar ali, do que a faina humilhante de limpar latrinas no Stalag VII A. Nem por um segundo sequer, ou mesmo para ir ao banheiro, os guardas deixavam de nos acompanhar e observar, mas, mesmo assim, pela primeira vez em meses tive a sensação de liberdade.

A remoção da neve era feita com uma pá, para manter o vão das ruas e as passagens desimpedidas. Na medida em que eu ia removendo e jogando a neve, formavam-se barrancos de um lado e do outro. A neve, misturada com a lama da rua, se transformava em chafurda.

Mesmo assim, ver e sentir a neve continuava sendo para mim um novidade exótica, como se houvesse desenrolado um manto branco para recobrir os campos e as cidades. Os telhados das casas eram construídos com formas pontiagudas em função da neve. Se fossem em ângulo obtuso, como em climas tropicais, não resistiriam ao peso da neve acumulada e desabariam. Por serem em ângulo agudo, permitiam que a neve escorregasse com maior facilidade. Muitas vezes ficava a contemplar como a neve pendia dos beirais dos telhados, formando curvas graciosas, com babados de pingentes de gelo que, com a luz do dia, ficavam a pingar preguiçosamente.

Um dia, na estação, presenciei a chegada de um Batalhão proveniente da frente de combate na Itália. Vieram, aparentemente, para um breve período de

descanso e recuperação. Já não eram mais os soldados veteranos, como os que me aprisionaram em Gafagnana, mas na sua totalidade eram rapazotes imberbes, muitos com uniformes mal-ajambrados e outros até sujos, recebidos com muito afeto e abraços pelos parentes ou populares presentes.

Havia na Estação Central uma espécie de boteco que vendia café – não era realmente café, mas uma infusão de cevada torrada, a qual os alemães davam o nome de *Ersatzkaffee*, que quer dizer "substituto do café". Pagava com cigarros, que guardava dos pacotes de ração fornecidos pela Cruz Vermelha Internacional, que os alemães se dignavam a nos entregar. Essa infusão tinha apenas uma remota apârencia de café ralo, mas mesmo assim eu a achava deliciosa, por ser levemente adoçada com açúcar de beterraba e, em especial, porque era quente. Bem, dizer que era quente talvez seja um exagero. Seria mais apropriado dizer que era morna, mas para quem estava exposto a uma temperatura próxima de zero, estava pelando de quente.

Cigarro era, efetivamente, uma das moedas de troca mais valorizadas e preferidas. Nas imediações da estação ferroviária apareciam pessoas trocando as coisas mais variadas, inclusive peças de vestiário, calçados, alimentos. Em algumas ocasiões, logrei burlar a vigilância dos guardas alemães e trocar cigarros por côdeas de pão preto, feito de centeio, que os alemães chamavam de *Roggenbrot*. Para levar esse pedaço de pão na volta ao "curral", para dar a alguns de meus companheiros mais famintos do que eu, usava uma estratagema, ensinada a mim por um prisioneiro americano. Ela consistia em esconder o pão na junção das nádegas com as coxas, pois quando os alemães nos apalpavam ao fazer a revista, dificilmente passavam as mãos naquela região.

Naquela altura da guerra, toda a Alemanha era bombardeada, dia e noite, pela aviação aliada. De nossos barracos, ouvíamos o zoar incessante dos aviões que sobrevoavam a região em direção aos seus alvos. As cidades da Baviera, principalmente Munique, Nuremberg, Fürth, Erlangen, Würzburg, Augsburg, Ravenburg estavam sendo reduzidas a pó.

Os bombardeios se multiplicavam. Prédios que eu havia visto em pé no dia anterior, no dia seguinte eram apenas um montão de escombros fumegantes. O tipo de bombardeiro que mais se via era o *Lancaster* inglês. Vinham formações sucessivas de aviões, parecendo enxames de insetos, e soltavam de seus ventres, cada um deles, cargas de bombas de 10 a 12 toneladas. O efeito das bombas chamadas "arrasa-quarteirão" ou "*block-busters*", como os americanos as chamavam, e das bombas incendiárias era terrivelmente devastador. Sabemos, hoje, que a finalidade dos bombardeios sistemáticos da maioria das cidades alemãs, levados a cabo pelos aviões aliados, era muito mais para produzir impacto moral e psicológico, do que propri-

amente de caráter militar. Cidades como Munique, Nurembberg, por exemplo, foram completamente arrasadas.

Moosburg também recebeu sua quota de bombas. As defesas alemãs disparavam incessantemente. Ouvíamos as reverberações e víamos bolas de fumaça abriremse no céu. Diversas vezes presenciei disparos das baterias antiaéreas alemãs, conhecidas como *Flak*, a forma abreviada de *Flugabwehrkannonen*, que significa literalmente "canhões de defesa antiaérea". À noite, tentava contar as trilhas dos projetis luminosos. Ficava torcendo para que os aviões aliados ficassem ilesos, o que geralmente acontecia. Ademais, a Força Aérea alemã, a *Luftwaffe*, já havia sido praticamente varrida dos céus. Certa feita, no entanto, cerca de 10 horas da manhã, fiquei comovido ao ver três aviões aliados serem atingidos, praticamente, um atrás do outro. Vi os aviões, primeiramente, deixarem para traz uma trilha de fumaça, depois, envoltos em chamas, se precipitarem em queda, a alta velocidade, até caírem ao solo. Por fim, ouvi as explosões a uma distância de, mais ou menos, um quilômetro da periferia do campo, fazendo tremer toda a área. Vi, também, alguns tripulantes saltarem de pára-quedas, e cheguei a vê-los abrindo-se no ar. Nunca soube se conseguiram chegar vivos ao solo. Ouvia dizer que os alemães metralhavam os pilotos e membros das tripulações quando os pára-quedas se aproximavam do chão.

Não levou muito tempo e fui transferido do trabalho de varrer e de remover neve, para a horripilante tarefa de revolver os escombros para retirar tijolos, madeiramento, barrotes, tábuas, vigas, metal retorcido e, pior de tudo, cadáveres e fragmentos de pessoas que tinham ficado soterrados. O cheiro de carne humana queimada e estorricada é indizivelmente comovedor. Ruas e praças viravam profundas crateras, no fundo das quais era comum ver destroços de bondes elétricos e de outras viaturas.

Já, nessas altura, os transportes públicos deixaram de circular ou foram destruídos. Em trechos onde ainda havia trilhos intatos, utilizavam-se enormes pranchas sobre rodas, em cima das quais os passageiros viajavam a céu aberto, geralmente em pé, em alguns casos, havia bancos rústicos de madeira, com encosto, em duas fileiras. Quando soavam os alarmes de ataques aéreos, as pessoas pulavam fora, até mesmo com as pranchas em movimento, e saíam em disparada, à procura do primeiro abrigo subterrâneo que pudessem encontrar.

Por fim, já não havia mais prédios públicos para varrer, nem ruas para remover neve e, assim, nunca mais fui levado de volta à Munique. Passamos a ser levados para outros trabalhos de faxina em Landshut, uma cidade mais ao leste, a uma distância de setenta quilômetros de Munique e vinte quilômetros de Moosburg.

Enquanto eu passava por todas essas vicissitudes e penúrias, para a Força Expedicionária Brasileira, para a minha unidade, a 1ª Companhia de Fuzileiros, do

6º Regimento de Infantaria, eu me tornei um "desaparecido em campanha" e, como tal, fui excluído do "estado efetivo" do Regimento e da Companhia. Em seguida, foi designada uma comissão para "arrolar meus objetos". Essa comissão não deve ter tido muito trabalho para fazer esse "arrolamento", que deve ter sido verificar e fazer um rol de conteúdo dos dois sacos que recebíamos: o saco A, no qual eram colocados os objetos de uso pessoal imediato, e o Saco B, que ficava em um depósito, na retaguarda, e continha as coisas que não fossem de primeira necessidade. A não ser algumas mudas de roupa e o uniforme de passeio, poucos "objetos" havia.

Minha família, no Brasil, evidentemente, nada sabia do meu paradeiro. Angustiada por minha falta de notícias, minha família, através de meu tio Gesualdo de Paula e Silva, de Nova Lima, Minas Gerais, telegrafou-me, aos cuidados do comando da Força Expedicionária Brasileira, pedindo informações.

Dias depois, recebeu essa resposta, que hoje tenho preservada em meus guardados:

(sic)

Meu caro Gesualdo de Paula e Silva

Recebi hoje do Comando a incumbência de responder o seu telegrama enviado ao cabo Amintas desta unidade. Não sei se se trata de um pai ou irmão, mas qualquer que seja a relação que exista entre si e o nosso cabo Amintas, peço fazer chegar ao conhecimento de sua família a notícia abaixo.

O nosso camarada saiu há cerca de dois meses para desempenho de uma missão e não mas retornou. Não o conheci mas sei que foi um herói. Infelizmente nenhuma informação obtivemos mais dele, não obstante o esforço empregado para adquiri-la. Peço que seja forte e capaz de dar à família dele esta dolorosa notícia. Esperamos que finda a guerra tenhamos a ventura de contar novamente com a presença dele em nossa tropa na qual era tão querido. Não perco a esperança de algum dia poder dar-lhe uma feliz notícia sobre o Amintas. Rezemos por ele para que a Virgem de Aparecida nô-lo faça aparecer de novo para alegria nossa e de sua distinta família. Aqui eu fico ao inteiro dispor de todos para maiores esclarecimentos logo que outras notícias forem aparecendo.

Rogo conformar-se com a Divina Vontade e aceitar do capelão da 307 FEB os meus votos de felicidades.

Pe. Hyplito Pedrosa

297-448

Itália, 7-11-44

Moosburg, 29 de abril de 1945

Nas primeiras horas da manhã, quando já nos preparávamos para mais uma jornada de trabalhos forçados, ouvi um intenso tiroteio, completamente diferente dos disparos das baterias antiaéreas alemãs e das explosões lançadas pelos aviões aliados. Além disso, os guardas que nos vigiavam e os que nos levavam para o trabalho não eram vistos. Com minha experiência auditiva de distinguir e reconhecer os estampidos das diversas armas, ouvi tiros de carros blindados.

Percebemos que se tratava de um ataque das forças aliadas, e, por isso, todos os guardas foram retirados para reforçar a defesa alemã. Moosburg e o Stalag VII A estavam cercados, e desenvolvia-se uma intensa batalha em que as tropas SS opunham forte resistência às forças norte-americanas.

Na invasão da Normandia, em 1944, o General G.S. Patton comandou o III Exército, e com o habilidoso emprego de blindados e avanço rápido e decisivo, lançou-se França afora, cruzou o Rio Reno, atravessou a Alemanha, até penetrar na Checoslováquia.

Nesse avanço me libertou.

Assim que as forças americanas entraram no campo, houve, inicialmente, grande agitação e confusão entre nós, mas logo começamos a nos aglomerar junto às paredes, pelo menos para nos proteger de balas perdidas. Já que nos era impossível transpor as cercas de arame farpado, não nos restou outra coisa a não ser esperar pelo desenlace dos acontecimentos. Ficamos apreensivos porque temíamos que as tropas SS, em vista de seu fanatismo e desespero final, simplesmente nos exterminassem, lançando granadas ou atirando bombas contra nós, antes de se renderem.

Só tive certeza de que sairíamos com vida daquele inferno quando vi um blindado, com a estrela do Exército americano e os dizeres US Army em seu flanco, derrubar a cerca de arame farpado, para nós inexpugnável, como se fora um tapume de galinheiro feito de varinhas finas.

Não só a emoção e a alegria de sermos novamente homens livres nos aturdiram como, também, nosso estado de fraqueza nos impediu de fazer manifestações de júbilo. Todavia, exultei-me com o sentimento de vingança quando vi os arrogantes e cruéis contingentes SS se renderem, um a um, desde *Lagerkommandant*, ou Comandante do Campo, até os guardas, da famigerada *Totenkopfeinheit*, ou Unidade da Caveira com Ossos Cruzados, até os corpos auxiliares, formados de homens acima de sessenta anos e de soldados mutilados na guerra, mas, ainda, em condições de prestar serviço.

A confirmação de que os alemães haviam subtraído as rações da Cruz Vermelha Internacional a nós destinadas ocorreu quando foi encontrado um depósito abarrotado desses suprimentos.

Após meses de fome e desnutrição, é necessário retornar a alimentação em quantidades graduais e cuidadosas. Lançamo-nos sobre o monte de caixas numa verdadeira orgia de comer. Os resultados foram desastrosos, e muitos quase morreram de diarréia. Eu escapei porque meu estômago já estava tão atrofiado – ficou assim para o resto de minha vida – que pouco fui capaz de ingerir.

Em seguida a nossa liberação, iniciou-se o complexo processo de separar, transportar e retornar centenas de milhares de prisioneiros às suas respectivas unidades, espalhadas pelos diversos teatros de operação na Europa. Meu grupo, cujo número de homens não me foi possível sequer calcular, foi levado para a cidade de Ingolstadt, às margens do Rio Danúbio, e a uma distância de aproximadamente setenta quilômetros de Munique. Lá fomos colocados em um avião B-25 da Força Aérea dos Estados Unidos. Antes de entrarmos no avião, fomos pulverizados com inseticida para eliminar os parasitas, como pulgas, piolhos e muquiranas, que havíamos apanhado no Stalag VII A . O avião decolou e, após um pouco mais de duas horas de vôo, chegamos a Namur, às margens do Rio Meuse, no centro da Bélgica, onde aterrissamos num aeroporto militar, cuja pista era desmontável.

No dia seguinte, fomos transferidos para a Cidade de Reims, no departamento de Marne, ao norte de Paris, na França. Em Reims fomos levados para um campo de separação, identificação e primeiros atendimentos. Reims fica na região de Champagne, onde produz o famoso vinho do mesmo nome. Fiquei emocionado ao contemplar a milenar e histórica Catedral de Reims, danificada pela guerra mas, ainda, relativamente intacta, onde foram coroados os reis de França de 988 a 1825, inclusive onde Joana D'Arc fez consagrar o Rei Carlos VII, em 1429.

Ao entrar na Stalag VII A, em Moosburg, os alemães me tomaram todos os documentos brasileiros, inclusive as placas de identificação que trazia no pescoço e me deram o número 142.286, estampado no uniforme de prisioneiro. Agora, ao entrar no campo de triagem de Reims, e não tendo outra identificação, recebi uma plaqueta com o mesmo número 142.286, que deveria portar até minha identificação definitiva.

Em seguida, no campo de Reims, fomos levados ao banho.

Quem é capaz de imaginar a sensação de limpeza, pureza e leveza, trazidas pelo primeiro banho com água quente, sabonete perfumado, depois de quase oito meses de suor, lama, imundície, mau cheiro, sempre com a mesma roupa suja no corpo? Pois foi o que eu senti naquele dia em Reims! Ouve-se falar em Nirvana, o

inefável estado de ausência de sofrimento, e em que se alcança a plenitude de harmonia, estabilidade e quietude. Pois experimentei Nirvana naquele dia, em Reims! Após o banho, deram-me um uniforme completo do Exército dos Estados Unidos. Meus pés já estavam desacostumados de calçados e, inicialmente, só conseguia caminhar com dificuldade. Depois de lavados e vestidos, fomos submetidos a cuidadoso exame médico. Depois fomos alimentados com dieta adequada para nossa condição de desnutrição.

De Reims, fomos levados para Paris, onde permanecemos por um dia e uma noite alojados na Gare de I'Est. De Paris, prosseguimos por via férrea. A composição parou na cidade de Orange, no departamento de Vaucluse, no Sul da França. Orange faz jus a seu nome pelo cultivo de laranjas na região. Durante esta parada, tive uma experiência paradisíaca da qual só se costuma ler em contos de fantasia. Fomos servidos de suco de laranja gelado, por belas moças da cidade.

Por fim, chegamos a Marselha, no departamento de Bouches-du-Rhône, o famoso porto francês no Mar Mediderrâneo. Lá ficamos num campo de repouso e recuperação do Exército dos Estados Unidos, chamado Campo Lucky Strike que, literalmente, significa “Golpe de Sorte”, situado perto do porto.

De Marselha, fomos transportados de avião para a Cidade de Pisa, na Itália. De lá, fomos levados para Alessandria, em viaturas militares, passando por Torino e Gênova. Em Alessandria, apresentei-me ao comandante da minha unidade, a 1ª Companhia. Fui transferido, em seguida, para Francolise, e no dia 6 de julho de 1945 fui transportado para o porto de Nápoles, onde, no mesmo dia, fui embarcado no navio de transporte de tropas da Marinha dos Estados Unidos, o *General Meighs*.

Rio de Janeiro, 18 de julho de 1945.

Às 10 horas desembarquei no porto do Rio de Janeiro. Às 14h, participei do desfile pelas ruas do Centro do Rio de Janeiro. Em seguida, fui para a Vila Militar, onde fiquei alojado.

Rio de Janeiro, 27 de julho de 1945.

Fui licenciado das fileiras do Exército, como reservista da primeira categoria, no mesmo posto de cabo que tinha quando saí do Brasil em 2 de julho de 1944.

Nessa data em que fui licenciado das fileiras do Exército, a Força Expedicionária Brasileira, praticamente, já não mais existia. No dia 6 de julho de 1945, data em que o General João Baptista Mascarenhas de Morais e o 1º escalão da FEB, sob o

comando do General Euclydes Zenóbio da Costa, embarcaram na Itália, de volta ao Brasil, o Ministro da Guerra emitiu um aviso determinando que as unidades da FEB, a partir de sua chegada ao Rio de Janeiro, passariam a ficar subordinadas à 1ª Região Militar, que promoveria o deslocamento dos respectivos efetivos para suas unidades de origem, para a desincorporação dos convocados. Com essa medida, ficou implícito que a Força Expedicionária Brasileira deixou de existir no Brasil.

Houve, certamente, pressa em desmobilizar a FEB e promover o imediato licenciamento de seus integrantes, tanto é que os certificados de reservista para os praças, que seriam desincorporados ao chegar no Brasil, foram impressos na tipografia A. Macchi & Cia., em Milão, na Itália, e muitos foram preenchidos ainda na Itália.

Nesse açodamento oficial para a desmobilização, nenhum cuidado ou preocupação houve para determinar o estado de saúde, físico e mental, bem como o bem-estar dos expedicionários antes de licenciá-los. É bem verdade que, mais tarde, mas com muito atraso, foram tomadas algumas medidas paliativas para dar amparo e assistência às vítimas dessa lamentável omissão. Essas medidas, no entanto, não foram extensivas a todos.

Eu, desgraçadamente, fui um dos excluídos.

Teve início, então, minha longa e acabrunhante peripécia de ex-soldado, ex-expedicionário, ex-prisioneiro de guerra.

Alguns dias depois de voltar ao Brasil, aproximei-me de meu peso normal. Exteriormente, eu parecia estar inteiro, mas internamente sofria dos males físicos e psicológicos resultantes da guerra. Para começar, meu estômago atrofiou pela fome, nunca voltou ao normal. Muitas vezes a ingestão de alimentos é penosa.

Após a desmobilização, voltei a Belo Horizonte e a Nova Lima para o seio de minha família. Minhas várias tentativas para iniciar uma vida civil foram sempre frustradas. Ninguém queria dar emprego a um indivíduo com a estigma de portador de “neurose de guerra”.

Fui convocado para o serviço militar em 1942 e servi o Exército durante mais de três anos. Encontrava-me, pois, na faixa etária em que o jovem, normalmente, ou freqüenta uma escola ou aprende uma profissão ou ofício que o encaminhará para a vida profissional. Quais eram, então, minhas qualificações para encontrar trabalho condizente? O que aprendi na vida militar que poderia ser aproveitado profissionalmente na vida civil? Na guerra fui fuzileiro. (Vale lembrar que nos anos subseqüentes à guerra ainda não se recrutavam guardas noturnos particulares como hoje em dia, por isso minhas destrezas de fuzileiro eram de pouca ou nenhuma valia.) No campo de concentração, “especializei-me” em lim-

par latrinas e remover neve. Eram escassas as vagas de limpador de latrina. Por fim, não há neve no Brasil, pelo menos em quantidades que se acumulam a ponto de necessitar de remoção.

Minha tentativa seguinte para tentar a sorte foi ir para São Paulo. As perspectivas foram igualmente pouco promissoras e nada consegui. Enquanto isso, meu estado de saúde se tornava cada vez mais precário. Aconselhado por amigos, procurei o serviço de saúde do Exército para pleitear uma pensão de inválido de guerra. Todas as portas, uma atrás da outra, me foram fechadas.

Fui, então, para o Rio de Janeiro. Lá procurei o Hospital Central do Exército para submeter-me a exames e renovar o pedido de pensão por invalidez. Quando parecia que todos os trâmites haviam sido exauridos e meu "processo" adquirira as proporções de volumoso calhamaço, e que um dos médicos que me examinaram chamou de "burrocracia", eis que fui examinado por uma médica psiquiatra que constatou as maléficas seqüelas que me deixaram a passagem pelo campo de prisioneiros de guerra. Ela compreendeu minha situação e encaminhou a solução da injustiça de que fui vítima. Disse-me ela que, no seu entender, somente pelo fato de eu ter passado pelo que passei nos meses de cativeiro, deveria ter sido reformado, com plenos vencimentos, desde meu desligamento do Exército em 1945.

Assim foi que, em 1979, após quase 35 anos contados de indeferimentos, negações, improcedência, alegações de insuficiência de provas, foi-me concedida uma mínima pensão por invalidez.

Poderia ter sido pior!

"Uma rua em São Paulo com o seu nome
Uma das poucas homenagens"

Soldado Augusto Alfredo Pinto*

"Gufé", como era conhecido por seus familiares e amigos, nasceu em 13 de janeiro de 1922, filho de Antônio Souza Pinto e Haydée de Oliveira Pinto, segundo de uma família de seis irmãos. Estudou no Colégio Arte e Instrução, tendo cumprido o serviço militar inicial em um Tiro de Guerra. Convocado, durante a Segunda Guerra Mundial, tomou o número 812 e serviu como soldado motorista da 3ª Bateria do II Grupo de Obuses, Grupo Da Camino. Transcreveu suas experiências e observações em um diário, cujo extrato é, em seguida, reproduzido.

Faleceu em 1959.

---

* Motorista da 3ª Bateria do II Grupo de Obuses.

Dia 30 de junho de 1944 – sexta-feira

Obtive licença para regressar ao quartel às 20h, a fim de estar presente à formatura. Enquanto me preparava, escrevia um bilhete para Cylnéa, que deve ter sido entregue pelo Toninho.

Neste mesmo dia fomos a pé até Madureira onde, depois das 24h, tomamos um trem que nos levou ao Cais do Porto; chegamos às duas horas da madrugada do dia primeiro de julho. O percurso foi todo realizado com o trem fechado e completamente às escuras.

Dia 1º de julho de 1944 – sábado

Embarcamos às três horas da madrugada, mas o navio passou o dia todo encostado no cais. Este primeiro dia transcorreu normalmente. Defronte ao cais viam-se muitos homens e senhoras dando adeus e chorando.

Dia 2 de julho de 1944 – domingo

Hoje, o navio deixou o cais pela madrugada; por volta das sete da manhã transpusemos a Barra. A esta hora nos deram ordens para que usássemos o colete salva-vidas e não o tirássemos do corpo. O dia correu normalmente, apenas um ou outro soldado enjoando e pondo “cargas ao mar”. Existe um mal-estar geral em virtude dos alojamentos para soldados estarem muito abafados e superlotados. Ao transpormos a barra, cruzamos com um navio argentino e os artilheiros americanos que estavam a postos tomaram posição para evitar qualquer surpresa, acompanhando o navio com seus canhões. Às nove horas foram rezadas missas pelos capelães de bordo. O resto do dia correu normal.

Às 17h recolhemo-nos aos beliches para escurecimento do navio.

Dia 3 de julho de 1944 – segunda-feira

Assistimos a uma missa às oito horas. Seguiu-se um exercício de abandono do navio pelos soldados e de postos de combate pela tripulação. Existem muitos soldados doentes e um grande número enjoando e vomitando; por todo lado pisa-se em vômito. Até agora tenho passado relativamente bem, ainda não enjoei.

Dia 4 de julho de 1944 – terça-feira

Tivemos hoje, logo ao amanhecer, uma pequena sensação do que seja entrar em combate, pois que, sem esperarmos, soaram as campainhas para a tripulação tomar posição de combate e, apesar de julgarmos que estávamos sendo atacados, mantivemo-nos em completa calma em nossas camas para não interrompermos as

escadas por onde subiam os tripulantes; pouco depois soubemos que era exercício de ocupação de postos. Mais tarde tivemos uma sensação bastante forte, pois já não pensávamos em exercícios e estávamos no convés, saindo do rancho, quando fomos surpreendidos por um barulho ensurdecedor de metralhadoras e canhões atirando por todo lado. Julgamos que as bombas estavam explodindo sobre o navio e então corremos para baixo para nos protegermos, não houve pânico, apenas corremos, seguindo instruções anteriores. Pouco depois, soubemos que era exercício de tiro e então subimos para apreciá-lo, pois é um espetáculo que causa sensação, ver-se um avião rebocando um alvo por cima do navio; acompanhamos, "torcendo," a trajetória dos projetis traçantes. O alvo passou sobre nós umas cinco vezes e as balas explodiram pertinho do navio. Durante o exercício até os americanos tapavam os ouvidos com as mãos, mas nós, brasileiros, estávamos tão interessados que nem isso fizemos. Neste mesmo dia, foi rezada missa, em comemoração ao 4 de julho, data da independência dos Estados Unidos. Depois da missa foram distribuídos dez maços de cigarros para cada soldado, estes cigarros foram presenteados pelos americanos.

Existem, a bordo, soldados passando bastante mal em virtude de vomitarem muito e não poderem se alimentar. Um sargento chegou a vomitar sangue e outros foram transportados em maca para a enfermaria. A noite de hoje foi a pior até agora, pois o calor é insuportável nos porões fechados e abafados e com filas de soldados que vão para o rancho e enchem alguns corredores quase que completamente às escuras. Às 17 horas somos obrigados a nos recolher aos porões e é feito o escurecimento do navio, ficando apenas pouquíssimas lâmpadas vermelhas acesas, que pouco adiantam. O único lugar onde é possível permanecer é o banheiro, mas, mesmo assim, o ambiente já está insuportável, porque a esta hora é muito procurado e fica superlotado, com o ar pesado da fumaça de cigarros e mau cheiro das privadas e mictórios que já estão entupidos e alagando tudo, chegando a ponto de, perto das portas, terem-se acumulado alguns centímetros de água com "mijo" e vômito; torna-se preciso, para atravessar, esperar que a "maré" de porcaria baixe com o "goleio" do navio, para não molharmos o tornozelo, porque as solas dos sapatos já estão encharcadas. Apesar de tudo isto, quase todos encontram-se bem dispostos, alegres e animados, a não ser os que adoeceram, já em número bem elevado.

Nota: O navio em que viajamos é bem confortável, pois é um grande transatlântico. Entretanto, em virtude do elevado número de homens que transporta e a anormalidade da situação, de nada adiantam suas dimensões. Muitos soldados não almoçam nem jantam, pois a comida tem estado horrível; por causa do enjôo, estes soldados comem apenas uma ou duas maçãs, laranja e pedaços de pão que os companheiros lhes cedem de sua ração. A água é intragável pois é salobra e poucas vezes fresca.

Dia 5 de julho de 1944 – quarta-feira

Logo depois da alvorada, houve um alarme para ocupação de postos de combate pela tripulação e embora não soubéssemos se era de fato um combate ou simples exercício, mantivemo-nos nas camas aguardando novas ordens, em completa calma. Logo depois, soubemos que eram apenas exercícios de tiro ao alvo tracionado por avião e então subimos para assisti-lo pois é um espetáculo grandioso e sensacional, apesar da grande barulheira. Nestes exercícios, os artilheiros americanos mostram suas qualidades pois, cada vez que o avião passa por cima do navio, deixa um pedaço de alvo, que é um saco de pano vermelho.

Foi rezada missa às nove horas e feita uma preleção pelo capelão militar. Às nove horas, mais ou menos, avistamos ao longe uma esquadra composta de uns três ou quatro navios; imediatamente, um dos três destróieres que nos escoltavam avançou para fazer o reconhecimento e, logo depois, vimos que se tratava da esquadra americana que iria nos comboiar daquele ponto até o destino. Os destróieres brasileiros, depois de entregarem o encargo à esquadra americana, voltaram e um deles passou bem junto a nós com sua tripulação acenando-nos. No momento em que respondíamos aos cumprimentos dos marinheiros patrícios que regressavam, fomos filmados pelo correspondente de guerra da FEB. O mar está bastante encapelado, pois sopra um vento muito forte. Ainda há soldados enjoando e com dor de cabeça, porém, hoje, são poucos os que vomitam. Até agora tenho passado muito bem, pois ainda não enjoei, somente sinto, às vezes, antes das refeições, tamanha fraqueza que custo a manter-me em pé com o balanço do navio. Esta fraqueza é devida a passarmos muitas horas sem alimentação e quando comemos é pouquíssimo. Temos somente duas refeições por dia; quanto à hora, varia em virtude de entrarmos para o rancho por Subunidade; as que entrarem primeiro, num dia, entrarão por último no outro dia e, para que todos façam as refeições, levam quase cinco horas. A noite de hoje foi horrível, pois o calor não nos deixava dormir e o banheiro estava repleto, pois é o único lugar onde se consegue ficar.

Dia 6 de julho de 1944 – quinta-feira

Às 14h, atravessamos a Linha do Equador; a esta hora, um conjunto musical da minha Unidade começou a tocar uns "sambinhas" e dentro em pouco estava formado um verdadeiro carnaval, onde quase todos cantavam e dançavam, a animação era tanta que até soldados que estavam passando mal, sem forças sequer para ir ao rancho, sendo necessário que se lhes levasse à cama uma maçã em cada refeição, até estes homens criaram coragem, esquecendo-se de que estavam doentes, entrando no samba com grande animação. Neste momento, fomos filmados pelo correspondente de guerra da FEB.

Ao atravessarmos a Linha do Equador, foi realizada uma solenidade pela tripulação americana, uma espécie de batismo dos soldados, pois vinham diversos americanos fantasiados de Netuno e não sei mais o que, jogando água nos homens. O negócio estava muito sem graça, mas rimos muito em consideração a eles. O resto do dia foi normal, mas a noite foi horrível como a anterior, além de um certo nervosismo resultante de severas ordens recebidas à noite, pelas quais nos mandavam andar sempre com o cantil cheio, preso ao cinto de guarnição e que também mantivéssemos os salva-vidas, mesmo quando fôssemos ao banheiro, pois daquele momento em diante estaríamos em águas bastante perigosas. Desde à zero hora estávamos com os relógios adiantados uma hora. Desde a tarde de domingo, este era o primeiro dia em que não se avistava terra.

Dia 7 de julho de 1944 – sexta-feira.

Amanhecemos, hoje, sem água doce para escovar os dentes e lavar o rosto, pois só havia água nos chuveiros e, mesmo assim, salgada; esta situação já vem da tarde de ontem e à noite, para abrirmos as bicas, era preciso que utilizássemos um lenço, pois as mesmas só desprendiam vapor d'água fervendo. Desde ontem, alguns bebedouros também estão sem água, é preciso entrar em fila para beber naqueles que ainda têm água fresca. O gosto é horrível.

Os nossos beliches, a cada hora que passa, ficam mais fedorentos, em virtude do abafamento e das nossas roupas há muito sebentas de tão sujas, pois, até agora, ninguém mudou uma peça ou sequer lavou. Desde que embarcamos, só temos água salgada nos chuveiros, com fartura, mas o sabonete não faz espuma.

Assisti, hoje, a uma missa às 7h30min, na qual, além de serem rezados diversos Pais Nossos e Aves Marias, foram também cantados alguns hinos sacros, um deles com a música da Canção do Soldado. Tínhamos permissão, de hoje em diante, para subir ao convés, das dez às treze horas, somente em uniforme de educação física pois, anteriormente, só podíamos subir uniformizados; quanto ao pára-quedas não se pode largá-lo nem um minuto. O pessoal já está se acostumando e não se encontra ninguém enjoado, quase todos estão bem dispostos, apesar dos pesares. A noite de hoje foi dura como as anteriores. A partir das 24h adiantaremos mais uma e meia hora nos relógios.

Dia 8 de julho de 1944 – sábado

O dia correu normal, apenas exercício de postos de combate e de abandono do navio. Ainda não há água nas pias e a dos bebedouros está salgada. Hoje, pela manhã, acordei meio gripado e com a garganta bastante inflamada. Procurei a enfermaria onde tomei remédios, à noite já estava bom. A noite, hoje, correu melhor, pois

estava mais fresca. Cada dia que passa, vamos todos nos sentindo melhor, pois já estamos mais adaptados. A partir das 24h avançaremos mais meia hora no relógio e completaremos três horas de avanço do Rio.

Dia 9 de julho de 1944 – domingo

Hoje é o segundo domingo que passamos a bordo; neste dia, todos parecem sentir saudades, pois só falam em suas casas. Às nove horas assisti a uma missa. Às duas, entrarei de serviço pela primeira vez no navio. Durante a tarde, cortei o cabelo bem rente, conforme ordens superiores; chegou água fresca e boa nos bebedouros.

A noite de hoje foi melhor do que as anteriores, pois estava bem fresca, mas, devido à forte ventania, o navio jogava tanto que muitos não conseguiam dormir por causa da barulheira, o navio todo rangia, parecendo estar se partindo.

Dia 10 de julho de 1944 – segunda-feira

Nada houve de anormal, a não ser o tempo, pois esfriou bastante. Ainda viajamos sem avistar terra. Adiantaremos mais meia hora em nossos relógios, a partir das 24h de hoje.

Dia 11 de julho de 1944 – terça-feira

Pela primeira vez, desde que estamos navegando, avistamos navios em nossa rota. Às 13h30min houve o costumeiro exercício de postos de combate e abandono do navio. Durante a tarde, passou por nosso navio um pequeno barco à vela, com bandeira, presumivelmente, espanhola, tripulado por uns cinco negros. No ponto em que estávamos, não avistávamos terra. A partir das 24h de hoje, adiantaremos mais uma hora, completando, assim, quatro horas de avanço sobre a do Rio.

Dia 12 de julho de 1944 – quarta-feira

Hoje, pela primeira vez, soubemos, mais ou menos, por onde andávamos, pois pelos alto-falantes informaram que navegávamos próximos de Marrocos. A partir das 24h adiantaremos mais uma hora em nossos relógios, completando cinco de adiantamento sobre a do Rio. O interessante é que, com este adiantamento, às 21h ainda é dia claro. A noite correu normal, com a barulheira de sempre. O pior é que não sabemos para onde vamos nem quando chegaremos.

Dia 13 de julho de 1944 – quinta-feira

Hoje, foi recolhido o dinheiro brasileiro para ser trocado pela moeda que estiver em circulação no lugar em que desembarcarmos. Parece que estamos chegan-

do ao fim da viagem, mas, conforme aviso feito hoje, o trecho pior virá depois de cruzado o Estreito de Gibraltar, que se espera ocorra ainda hoje.

Até agora, a viagem correu sem incidentes; tenho passado muito bem a não ser por uma pequena ferida no joelho, com a qual embarquei e só há uns três dias secou; enquanto não ficou curada, incomodou-me bastante, pois só podia andar com a perna da calça levantada. Se não desembarcarmos logo, seremos bastante aborrecidos pela fome, pois temos tenteado o estômago comprando chocolate e maçãs, como o dinheiro foi recolhido, já não podemos fazer compras. Às 13h começamos, enfim, a avistar terra, coisa que há onze dias não conseguíamos. Pouco depois, divisamos terra em ambos os bordos e soubemos que, de um lado, estava a África e, do outro, a Espanha; navegávamos em pleno Estreito de Gibraltar. A alegria por vermos terra foi indescritível. À tarde, já singramos o Mediterrâneo. Esta noite, depois de nos encontrarmos recolhidos e o navio escurecido, houve um alarme para a tripulação tomar postos de combate e os soldados ficarem de pé com seus salva-vidas amarrados, prontos para qualquer eventualidade. Pouco depois, os alto-falantes transmitiram ordens para que ficássemos em silêncio, pois esta seria a hora mais propícia para sermos atacados. Se ouvíssemos um ruído semelhante ao de um torpedo, deveríamos manter a calma, porque realmente poderia ser um deles mas, por outro lado, viria do ruído de bombas de profundidade atiradas pela escolta. Ficamos de pé, com os pára-quedas bem amarrados, o cantil cheio e a faquinha mata-tubarão, por mais de uma hora, até que veio a ordem de fora de forma.

Hoje voltou a fazer calor que, neste momento, é insuportável.

Dia 14 de julho de 1944 – sexta-feira

Estamos em pleno Mediterrâneo, com 50% dos artilheiros do navio a postos. Navegamos, costeando a África; avistamos montanhas formidáveis, mas que pouco variam de aspecto, pois são semelhantes a barreiras, sem nenhuma floresta, muito diferente das do Brasil. Nada houve de anormal até agora. À noite, houve um alerta para os soldados e tripulantes, igual ao da noite anterior. O Comandante do navio, ao passarmos por Gibraltar, elogiou-nos como sendo a melhor tropa que seu navio já transportara. Nesta ocasião, o General Mascarenhas de Moraes fez um discurso, respondendo ao Comandante do navio. Os marinheiros americanos estão admirados com nossa resistência, pois dizem que outras tropas transportadas por este navio, em situação idêntica, não suportavam tanto, pois houve casos de morte e alguns perdiam até a razão, devido ao calor excessivo e à tensão nervosa. Quanto ao falecimento de homens transportados neste navio, principalmente canadenses, foi confirmado por um Oficial nosso, ao dar-nos instruções.

Dia 15 de julho de 1944 – sábado.

Navegando junto à costa, passamos por algumas cidades e portos africanos, embora um pouco distantes. Até o presente momento, os aviões ou submarinos alemães não "deram as caras", apesar de estarmos navegando próximos às suas bases. À noite passada, diante do estado de alerta, os alto-falantes anunciaram que estávamos cobertos pela aviação americana, mas, hoje pela manhã, não vimos nenhuma escolta aérea. À tarde, fomos surpreendidos por violento canhoneio dos nossos navios, transporte e escolta, na verdade atirando ao léu.

Às 17h, mais ou menos, soubemos que chegaríamos no dia seguinte pela manhã.

Dia 16 de julho de 1944 – domingo

Pela manhã, começamos a entrar no Porto de Nápoles, onde se viam mais de cem navios cargueiros e de guerra. No ar, dezenas de balões cativos. Ao divisarmos o Vesúvio, desprendia uma coluna de fumaça. O porto está minado, há muitos navios e até submarinos destruídos e submersos. A cidade, principalmente a área das ruas próximas ao Porto, está quase destruída. Nas ruas só se vê gente coberta de Farrapos, quase nua. A maioria do povo veste-se de preto. Depois de desembarcarmos, marchamos uns 30 minutos até a estação de trens subterrâneos, onde pegamos um comboio no qual viajamos perto de 20 minutos, quase que somente por baixo do solo. Depois de saltarmos do trem, isto por volta das 15h, marchamos quase duas horas por estradas de onde víamos, de vez em quando, acampamentos de tropas americanas. Fizemos a marcha sentindo bastante fome, pois nos haviam servido somente uma pequena refeição no navio, às quatro horas da madrugada. Durante o deslocamento, encontramos italianos que trocavam diversos pêssegos e ameixas por dois ou três cigarros. Pareciam alucinados por cigarros, pois avançavam como leões. Encontramos nas estradas, também, caminhões com soldados italianos que nos imploravam um cigarro. Chegamos ao local de estacionamento, cerca das 17h. O nosso estacionamento estava situado num lugar rodeado por uma montanha, em cima da qual existe uma espécie de muralha onde moram muitas famílias. Nesta primeira noite, dormimos ao relento e, por ter sido destacado para o serviço de guarda fora do estacionamento, tive que dormir no mato; por isso amanheci com a garganta inflamadíssima. Durante a noite, passou um avião de observação desconhecido sobre nosso estacionamento e a defesa antiaérea postada no morro acima referido, abriu violento fogo de barragem que iluminou nosso acampamento. Aqui perto, há um acampamento de soldados italianos e estes gostam muito de conversar conosco e trocar frutas por cigarros. Contam coisas incríveis dos alemães, fatos que parecem ser verídicos pois todos relatam os mesmos assuntos e nós já tivemos provas de

muito do que falam. Dizem que no lugar em que nos encontramos havia um campo de concentração alemão, no qual se achavam muitas famílias italianas e que, quando os tedescos viram que os aliados iam mesmo tomar a cidade, metralharam muitos homens, mulheres e crianças os quais só foram mais tarde sepultados, lá mesmo, pelos americanos. Em volta do acampamento, vêem-se fossas que são as covas; encontramos também um cadáver com a perna de fora, uma mulher e uma criança quase que insepultas. Foram tomadas muitas medidas de precaução contra as moscas que são muitas e que pousam em todo lugar. Recebemos barracas, uma para proteger contra mosquitos; pó inseticida para passar no corpo, um líquido para o mesmo fim e uma latinha de Flit com bomba. Onde estão nossas barracas, a poeira é incrível, o banho e a lavagem de roupa são difíceis. Durante o dia faz muito calor e durante a noite faz muito frio, embora estejamos no verão. Usamos, à noite, nossas roupas para frio, em grande quantidade, pois recebemos três mantas, duas fardas de lã, japona, capa, ceroulas, blusa de lã e suéter. Quando chegar mesmo o inverno, temos a impressão de que vai ser duro.

Dias 17, 18, 19, 20 e 21 de julho – sexta feira

Desde que aqui chegamos nada houve de anormal. Os dias são mais ou menos iguais, três boas refeições à americana, constando de seis latas de conservas, três salgadas e três com bolachas, café ou chocolate, balas, açúcar e, às vezes, três cigarros. Recebemos um pouco de instrução geral, fazemos ordem unida e marcha. Lavamos roupa, que aqui suja muito, cosemos, fazemos café, chupamos balinha, comemos muita poeira e ouvimos boatos o dia todo. Por enquanto, são apenas tomadas medidas contra mosquitos e doenças, ainda não sabemos quando vamos para o Front e nem recebemos armamento. Daqui ouve-se quase o dia todo o ribombar de canhões, somente não sabemos se os tiros são para valer. Hoje um soldado teve um acesso de loucura, durante uns trinta minutos debateu-se e gritou como uma fera. Este é o segundo caso de loucura em nossa tropa, pois, no navio, um soldado também enlouqueceu (eu não vi, soube hoje por um Oficial e diversos camaradas que o viram).

Dia 22 de julho 1944 – sábado

Sem novidades.

Dia 23 de julho 1944 – domingo

Hoje, pela primeira vez desde que aqui estou, tive permissão para visitar a cidade de Nápoles. Cheguei às doze horas com ordem para estar de volta ao acampamento às 18h e acabei chegando às 22h. No percurso de trem subterrâneo que fizemos

até Nápoles, fomos alvo de manifestação por parte do povo napolitano, que nos rodeava querendo nos cumprimentar. O ambiente em Nápoles é desolador, pois nunca imaginei que pudesse haver tanta miséria e tanta sujeira. A prostituição aqui é geral, chega a ponto das crianças saírem à rua e chamarem os soldados para manterem relações com mulheres que, muitas vezes, são suas parentas. Às vezes, entra-se num quarto com uma mulher e encontra-se um homem, este sai e depois ficamos sabendo de que se trata do marido da mulher com quem estivemos. Nas ruas, vêem-se soldados e marinheiros de todas as nacionalidades: americanos, ingleses, franceses, marroquinos, indianos, neozelandeses, polacos, gregos etc. Tive a oportunidade de conversar com soldados marroquinos, norte-americanos, com um marinheiro grego e depois com alguns polacos. O interessante é que nós nos entendíamos mais ou menos, falando inglês, francês, italiano e português, porque cada qual entendia um pouco destas línguas. Os americanos são amicíssimos dos brasileiros pois, sempre que nos vêem, convidam-nos logo para beber; bebe-se a valer às custas deles, não nos deixam pagar nada.

Dia 24 de julho de 1944 – segunda-feira

Esta noite, dizem, a aviação alemã visitou Nápoles. O bombardeio foi grande, mas o acampamento estava bem afastado.

Dia 25 de julho de 1944 –terça-feira

Nada houve de anormal, sem novidades.

Dias 26-27-28-29-30 e 31 de julho 1944 – segunda-feira

Sem novidades.

Dia 19 de agosto de 1944 – terça-feira

Um dos nossos sacos com parte da bagagem foi embarcado num navio, esta madrugada. Devemos levantar acampamento hoje de manhã; para onde vamos, ainda não sabemos. Algumas unidades já saíram esta madrugada, entre elas o Esquadrão de Reconhecimento, no qual está o companheiro de infância Jacy Pimenta. Esta noite, a Artilharia Antiaérea funcionou com grande intensidade, dizem que aviões alemães largaram algumas bombas aqui perto. No momento do tiroteio, eram umas três horas da madrugada, a noite estava muito clara e ficou mais clara ainda com os projetores antiaéreos e os projetis traçantes. Neste tiroteio, observei uma arma interessantíssima usada pelos americanos, que tem o seguinte efeito: é uma espécie de leque de vasos brilhantes que vai subindo, mas sobe com muita lentidão e vão explodindo uma a uma, continuamente, fazendo um ruído semelhante a trovoadas e clareando tudo.

Dias 2 e 3 de agosto de 1944 – quarta e quinta-feira

Ainda não levantamos acampamento, só falta minha Unidade e uma outra acampada ao nosso lado. Diariamente desloca-se uma parte. O estacionamento está quase vazio, levantaremos acampamento amanhã pela madrugada. A novidade de hoje é ter caído um grande galho de árvore, destruindo duas barracas, felizmente não houve vítimas porque não havia ninguém em seu interior e alguns que estavam próximos à árvore pressentiram o perigo e correram. A distração da soldadesca é jogar cartas, conversar e alguns costumam dar um passeio até a muralha em cima do morro, que circunda nosso acampamento, voltando geralmente embriagados, empoeirados, muitas vezes sangrando dos tombos, com os “cabeça de giz” (PM) correndo em seu encalço ou então retornam em ordem, escoltados pelos PM, em direção ao xadrez (o xadrez em campanha é um quadrado de madeira, com um metro de altura mais ou menos). Na noite de ontem, por ser a penúltima que passaria neste acampamento, resolvi dar um passeio até o alto do morro, principiando a subir às oito horas da noite, logo após à revista. Iam comigo alguns colegas: cabos Muniz e Nilo; soldados Souza, Cobre Mira.

Levamos mais de uma hora, porque a subida tem que ser feita por trilhas íngremes de uns 30cm de largura, com barreiras dos lados. Para subir, é preciso agarrar-se aos ramos do mato que se encontram nos barrancos, porque o terreno é arenoso e, sem este auxílio, não se consegue subir. É preciso que um vá um pouco distanciado do outro para que a poeira levantada não tire a visibilidade do que vem na retaguarda. De vez em quando, é um ramo que arrebenta e lá vai um rolando para baixo e jogando pedregulho nos que vêm atrás.

Fazemos a escalada em silêncio e, por isso, de quando em quando, paramos para observar se havia PM, mas, felizmente, não topamos com nenhum. Chegando lá em cima, atravessamos a muralha por um buraco e chegamos a uma casa onde mora uma família composta de um casal, um filho e duas filhas. Nesta casa, a miséria impera, pois todos andam esfarrapados e nem luz existe, tudo às escuras. O estilo desta casa é bem interessante, pois se assemelha a um castelo em miniatura. A casa tem, em cima, um pequeno terraço e dali contempla-se um panorama formidável, pois se avista o mar, o porto e a cidade. A noite é clara como se fosse dia. Fazemos a descida em meia hora apenas, pois rolávamos mais do que andávamos. Dois dias depois, tive um tempinho disponível, joguei ronda e, em três horas de jogo, ganhei 3 mil liras, ou seja, 600 cruzeiros.

Dia 4 de agosto de 1944 – sexta-feira

Às seis horas, mais ou menos, embarcamos em um caminhão que nos levou até uma estação próxima, onde tomamos um trem com mais de quarenta vagões. A composição partiu às oito horas, fazendo uma viagem em marcha muito lenta, por estradas

destruídas e passando dentro de túneis com mais de 10km de extensão, pois em três deles o trem gastou cerca de quarenta minutos para atravessar, ao mesmo tempo em que desenvolvia grande velocidade, pois era declive. Nos túneis a barulheira era grande, porque estavam todos cheios de andaimes e vigas de aço empregados na reconstrução feita pelos americanos; quando os alemães se retiraram, destruíram tudo. Durante a viagem, que durou dez horas, só se via destruição. Pela estrada em que viajamos deviam passar composições elétricas, mas não se vêem postes em pé; tudo destruído, as estações, as pontes também. Em certos lugares vêem-se dezenas de vagões e máquinas destruídas e tombadas. Passamos por muitas vilas e pequenas cidades e não vi uma única casa que não tivesse sido danificada, quando não totalmente destruída. Nos túneis, vêem-se muitos canhões e carros danificados.

Parece que esta estrada foi disputada palmo a palmo, porque em toda a sua extensão vêem-se peças de artilharia atingidas em seus abrigos, "ninhos" de metralhadoras; num barranco havia mais de trinta, com intervalos de menos de dois metros. Por toda estrada vê-se munição abandonada e também dezenas de sepulturas com uma cruz e o "chapéu" do companheiro pendurado.

Às 18h, desembarcamos em uma cidadezinha e passamos para caminhões dirigidos por americanos. Na viagem observa-se sempre a mesma coisa, destruição, peças de artilharia, caminhões-tanques e até um campo de aviação com dezenas de aviões arrebentados no solo. Passamos por duas cidadezinhas que davam até má impressão porque eram constituídas por muitas casas altas, assemelhando-se ao centro da cidade do Rio, mas com todas as casas quase que completamente demolidas.

Na primeira destas cidades, parecia que o povo estava regressando, porque uma praça bombardeada estava apinhada de gente parada, esperando não sei o que. Passamos nas cidades quando estava começando a escurecer e a impressão que as mesmas causavam era bem ruim, pois pareciam cidades fantasma de tão negras e tão empoeiradas que eram. Esta viagem durou perto de seis horas, com os caminhões correndo numa velocidade que jamais vira em minha vida; só dava soldado reclamando. Chegamos ao destino às duas horas da madrugada do dia cinco de agosto, sábado.A viagem pareceu-me bem desagradável, não só por causa do frio que fazia – os nossos agasalhos estavam em outro caminhão – como também pela canseira que sentia, pois estava trabalhando e viajando desde uma hora, portanto quase 24 horas.

Dia 5 de agosto de 1944 – sábado

Chegamos hoje de madrugada, dormimos ao relento, pois o sono era muito e armamos as barracas pela manhã. O lugar do acampamento é belíssimo, nos encontramos numa pequena elevação, em frente a uma grande planície, com um campo de

aviação onde se encontram mais de quinhentos aviões; a planície estende-se, sem interrupção, até o mar próximo daqui. À direita contemplamos três elevações semelhantes à nossa. Atrás delas acha-se a Cidade de Tarquínia, uma bela e limpa povoação que foi poupada pelos bombardeios. Nesta cidade os moradores são, a bem dizer, grã-finos e as "pequenas" são do barulho, muito comunicativas, pois até nos emprestavam suas bicicletas.

À nossa esquerda vê-se outra grande planície. Na encosta da elevação em que acampamos existem dois tanques que se comunicam e de onde tiramos água para lavar a roupa. Diariamente, nos tanques, sempre há mulheres lavando roupa.

Dia 6 de agosto de 1944 – domingo

Tudo normal, temos achado aqui por perto toda sorte de equipamento militar e munições, um encontrou uma pequena metralhadora portátil com muita munição, pôs uma bala, fez pontaria e atirou em uma elevaçãozinha onde passavam alguns soldados nossos, mas por sorte não pegou ninguém. Acharam, também, mosquetões, capacetes e até uma motocicleta alemã que, embora enferrujada e sem pneus, ainda desce ladeiras. Tirei serviço hoje, duas horas em pé, com um frio danado, mais quatro horas dormindo no sereno.

Dia 7 de agosto de 1944 – segunda-feira

Foram pagos hoje capacetes de aço. A turma fez uma farra louca com os mesmos. Até que enfim chegaram, também hoje, as tão esperadas cartas, mas eu não recebi nenhuma.

Dia 8 de agosto de 1944 – terça-feira

Nada de novo.

Dia 9 de agosto de 1944 – quarta-feira

Fomos a pé até a praia, onde tomamos um ótimo banho de mar.

Dia 10 de agosto de 1944 – quinta-feira

Hoje tivemos, pela primeira vez, uma amostra do quanto será ruim a vida na trincheira, pois que trovejou a noite toda e pela madrugada começou a cair forte chuva, acompanhada de ventania; conclusão, minha barraca desarmou com o vento e toda a roupa ficou encharcada. A chuva prolongou-se por mais algum tempo e tivemos que ir ao rancho tomar café, em baixo d'água, porque aqui não há qualquer abrigo, a barraca estava desarmada e toda molhada.

Dia 11 de agosto de1944 – sexta-feira

Fomos hoje outra vez à praia, uns quinze quilômetros de ida e volta, fizemos o trajeto de regresso, em baixo de chuva.

Dia 12 de agosto de 1944 – sábado

Nada de novo.

Dia 13 de agosto de 1944 – domingo

Este é o sétimo domingo que passamos nesta vida de tristezas. Hoje foi um dos dias bem duros que tenho enfrentado, porque, sendo domingo, não há um que não pense que, se não nos encontrássemos nesta "enrascada", poderia estar num cinema com uma pequena ou tomando um bom *chopp* gelado, com o corpo bem descansado, limpo, terninho alinhado e cômodo. No entanto, eu e alguns companheiros passamos um domingo assim: acordei às seis horas da manhã, tomei café e segui para o cais de Civitavecchia, onde está o nosso material. Lá não se vê uma só casa que não tenha sido severamente danificada ou completamente destruída. E foi neste ambiente de destruição, sem um abrigo contra o Sol e com alguns lugares minados ainda, pois encontramos, de vez em quando, um local com aviso "cuidado, mina não explodida"; neste local trabalhei na graxa, montando canhão e caminhão, das sete às dezessete horas, após o que voltamos para o nosso acampamento. Chegamos às 18h, mal tive tempo de jantar e pegar um carro, com a mudança toda diferente da que conhecia e tocar por uma estrada esburacada para Tarquinia para trazer 21 metralhadoras pesadas para o Grupo. As metralhadoras estavam montadas; eu e um ajudante recebemos uma ligeira instrução de como desmontá-las e então metemos mãos à obra, desmontando e encaixotando metralhadoras, serviço este feito no escuro; cansadíssimos, terminamos o serviço à uma hora do dia seguinte. Quando fui deitar, custei a pegar no sono porque estava com o corpo muito moído, sujo de suor e graxa. O transporte foi feito em cinco viagens, por uma estrada horrível, e com o carro "pisado", pois queria era terminar o mais breve possível. Foi assim que passei o domingo, dando murros das sete da manhã até a uma hora da madrugada.

Dia 14 de agosto de 1944 – segunda-feira

Acordei às seis horas, ainda cansado da véspera e comecei a trabalhar, prolongando-se o meu serviço até as 22 horas, pois às 19 horas recebi carabinas que ajudei a distribuir entre os homens da minha peça.

Depois da carabina, recebi meu caminhão que é um monstro de 2 toneladas e 1/2, fora o reboque, que é bem grande. O recebimento do caminhão e a conferência das ferramentas terminaram às 22 horas, quando fui me deitar com o corpo sebento

pois, trabalhando na graxa dois dias, não tive tempo de tomar banho, nem ontem nem hoje. Esta noite também custei a dormir, não só por causa da sujeira do corpo como também por causa das formigas e pequeninas aranhas que “residem” em minha barraca. Além da graxa do corpo, ainda passo um óleo no rosto e nas mãos para evitar que infeccione alguma picada de insetos.

Às dezoito horas de hoje, o Comandante da Bateria avisou-nos que dentro de cinco dias estaríamos em guerra. A situação não será muito pior do que já enfrentamos.

Dia 15 de agosto de 1944 – terça-feira

Hoje, pela manhã, fui ensinar direção a um cabo que alem de ser “nervoso” pensa que já sabe dirigir.

Dia 16 de agosto de 1944 – quarta-feira

Durante o dia fui até Civitavecchia com alguns aprendizes. Por volta das 19 h, saí com um carro, transportando alguns companheiros que iam assistir a um jogo de futebol e uma seção de cinema em Tarquinia, a pequena cidade que dista cerca de uns 10 minutos do nosso acampamento. A Vila é bastante interessante, pois como todas as outras cidades italianas, é constituída de casas altas, uma junto da outra e em vielas estreitas e sinuosas, vendo-se também, dentro da cidade, grandes prédios semelhantes a castelos. Esta cidade fica à beira-mar e foi poupada pelos bombardeios; os seus habitantes são todos capitalistas, quase todos se vestem até com certo luxo e as “pequenas” são lindíssimas. Quando cheguei à cidade tive que ficar tomando conta das viaturas, enquanto o pessoal ia ao jogo e ao cinema; fiquei passeando pela cidade, tendo controlado uma boa “pequena”. Chegando ao acampamento, entrei de serviço às 11h.

Dia 17 de agosto de 1944 – quinta-feira

Nada de novo. Outro dia morreu um sargento de Infantaria, em virtude da explosão de uma mina. Hoje trabalhei bastante, pois levei o carro com um dos nossos sacos para Civitavecchia, a fim de ser guardado no Departamento de Intendência; tive que ajudar a descarregar meu carro e arrumar o depósito.

Dia 18 de agosto de 1944 – sexta-feira

Pela manhã, desarmamos barracas e preparamo-nos para o deslocamento. Ficamos aguardando ordens até as 21h, quando saímos.

Às 20h, mais ou menos, caiu uma chuva bem forte que me molhou bastante, pois as barracas estavam desarmadas e o carro que eu ia dirigir era um jipe e o mesmo não tinha cortina dos lados.

O princípio da viagem foi bom; o movimento, até um pouco divertido porque o carro que dirigia era do Capitão Comandante; na viatura ía instalado um aparelho rádio receptor e transmissor e estava interessante a conversação travada entre os oficiais responsáveis pelo comboio;de vez em quando uma seção se perdia e então eram transmitidas pelo rádio indicações de como os extraviados poderiam achar a estrada em que nos encontrávamos. Às vezes, os carros perdidos se distanciavam tanto que perdíamos contato pelo rádio e então era preciso parar a viatura, deixando os que vinham atrás passarem para poderem de novo entrar na onda dos que se perderam. Depois dessas paradas e de ter entrado em contato com os que se haviam perdido, precisava meter a “ripa” porque, do contrário, me distanciaria muito e acabaria me perdendo também, pois até dentro do comboio quase que me perdi certa vez. A marcha do comboio estava estipulada para 30 milhas, porém o testa, de quando em quando, puxava maior velocidade; em vista disso e dos motoristas estarem cansados, com sono e não conhecerem as estradas, houve diversos acidentes, sendo que um deles de conseqüências desastrosas. Os acidentes foram os seguintes: primeiro, um jipe caiu numa vala e foi preciso tirá-lo a reboque; segundo, um carro conduzindo cerca de trinta homens capotou, caiu num barranco, tendo o motorista morrido imediatamente e todos os soldados ficaram feridos. Foi um quadro bem triste que presenciei quando passei e vi, na estrada escura iluminada pelos faróis dos carros, mais de vinte companheiros feridos e deitados, contorcendo-se de dor, um morto com o rosto tapado com uma japona e, mais adiante, um carro virado. A viatura e o motorista eram do meu Grupo e estavam transportando tropas de Infantaria. Dizem que morreram no hospital mais um ou dois feridos, outros afirmam que morreram mais. O terceiro acidente aconteceu com um carro de 3/4 de tonelada que saiu da estrada e espatifou-se em uma vala; milagrosamente todos saíram sem ferimento, só o motorista é que levou uma paulada no peito, porém sem importância. Devido a esses acidentes, o Comando do V Exército publicou em Boletim que estranhava a maneira como os motoristas brasileiros dirigiam, ocasionando tantos desastres. No dia seguinte ao que chegamos, saiu um carro da minha Bateria, dirigido pelo Caio, a fim de apanhar mais infantes; enquanto ia em marcha regular foi abalroado por uma viatura americana que lhe arrancou duas rodas e partiu o eixo de direção; não houve vítimas. Depois de umas cinco horas de marcha, fizemos uma pequena parada de 10 minutos e neste intervalo um motorista disse que estava muito cansado, que não podia continuar dirigindo o carro, uma viatura 3/4 tonelada com reboque, cheia de homens e material; em vista disso, continuei a viagem em seu veículo e ele passou para o meu, que era o levíssimo *jeep*. Uns quarenta minutos depois de eu estar dirigindo este novo carro, Deus fez com que houvesse um peque-

no acidente que evitou um outro de maiores conseqüências. O caso foi o seguinte: vinha dirigindo, em regular velocidade, para acompanhar o comboio e quase que não sabia mais o que estava fazendo, pois o sono e o cansaço eram tanto que minha cabeça estava zonza e eu fazia um esforço enorme para manter os olhos abertos; foi quando notei que não conseguia manter o carro em linha reta, a viatura ia para um lado e o reboque puxava para o outro. Quando notei isso, comuniquei a um Capitão que estava dormindo a meu lado e este disse que era impressão minha e que tocasse para frente para não perder distância; foi assim que ainda rodei uns vinte minutos, quase sem direção, cruzando com viaturas americanas, em regular velocidade, até que pressenti haver algo anormal. Parei e vi que um pneu traseiro tinha arrebentado e estava completamente inutilizado. Encostei o carro, esperei até que a viatura oficina, normalmente a última, viesse me ajudar a mudar a roda, serviço este feito com pressa, no escuro e com o máximo de cuidado para não por o pé fora da estrada (conforme severas ordens superiores) porque poderia existir alguma mina. Digo que este acidente foi providencial porque tinha bastante preocupação de dormir ao volante e dar uma trombada; devido ao pneu arrebentado, andei de um lado para outro, ficando mais desperto e, além disso, o Oficial que estava a meu lado, depois da parada, pegou o volante e pude dormir uma hora e meia, suficiente para que continuasse a viagem com segurança. Depois que ele pegou o volante, tomou gosto e não queria entregar-me de novo; em face disso, seria preciso que eu falasse francamente para que compreendesse o motivo de eu querer dirigir, ora, o Capitão dissera que fôssemos francos um para com o outro, por isso confessei-lhe que não tinha nenhuma confiança nele, pois notara que não tinha prática e receava um acidente. Já tinha havido três; pois nem assim me entregou o volante, só o fazendo quando sentiu sono e me confessou que agora via o quanto era ruim dirigir sonolento. Pouco depois parei o carro para apanhar o Capelão do Grupo e o mesmo disse-me que com seu carro também ia ocorrendo um acidente.

Chegamos ao novo acampamento, próximo à Cidade de Vada, às seis horas da manhã do dia 19 de agosto – sábado. Esta viagem que durou 9 horas, mais ou menos, sem descanso e por estradas desconhecidas para todos nós, foi bastante ruim não só pelos acidentes como também devido ao cansaço e ao desconforto, pois os carros iam repletos de homens e material; quando passávamos por carros parados só se viam homens dormindo de qualquer maneira por cima de sacos e caixotes.

As estradas por onde passamos, quase todas, são lindíssimas, arborizadas, largas e asfaltadas, com exceção de pequenos trechos onde havia tanto buraco e tanta poeira que era preciso rodar muito devagar, pouco se enxergava. Passamos, também, por diversas cidadezinhas, umas arrasadas e outras que nem tinham vestígios de guerra.

Dia 19 de agosto de 1944 – sábado

O nosso acampamento está situado à beira da estrada que vai para Vada, situada a uns dois quilômetros. O acampamento está num terreno todo plantado com parreiral e leva-se o dia todo chupando uvas, pois, para apanhá-las, não é preciso sair das barracas que estão armadas junto às parreiras, em grande número e carregadinhas. Este primeiro dia passamos descansando, limpando material, armando barracas num lugar, desarmando e montando noutro. Na estrada que segue em direção à Vada há muitas casas de família, com boas "pequenas"; na casa mais próxima ao acampamento, há um poço onde apanhamos água; lá moram duas que são do barulho, com as quais conversamos a todo momento e entregamos nossas roupas para que lavem. Uma delas diz que pareço "tedesco", sou "vagabundo" porque sempre que vou buscar água, levo o carro, enquanto os companheiros dão "murro", tirando água do poço e enchendo os galões, e eu fico só de conversa com elas e chupando uvas; as meninas brincam dizendo: *Questo é vagabondo, molto manjare, niente labore*.

Dia 20 de agosto de 1944 – domingo

Este dia foi muito trabalhoso, além de outros serviços passei o dia todo cavando um abrigo, numa terra dura que nem pedra. Este é o oitavo domingo fora da boa vida, os domingos são os piores dias porque aqui não há distinção entre dias úteis ou feriados, mas ninguém ainda esqueceu de todo como é que se vive e quando chega um domingo fica-se falando o que estaríamos arrumando se estivéssemos em casa e o que provavelmente nossas famílias e namoradas estão fazendo. Aqui não há cinema, rádio, jornal, sossego, limpeza, descanso, aqui só faz muito calor durante o dia, muito frio de madrugada e de manhã; existe muita poeira, cansaço e sujeira.

Dia 21 de agosto de 1944 – segunda-feira

Inspeção do material feita por Oficial do V Exército.

Dia 22 de agosto de 1944 – terça-feira

Treinamento de mudança de posição. Fizemos uma viagem de uns vinte quilômetros, subindo uma montanha numa estrada estreita, íngreme e com as curvas fechadas. Aqui se vê o bom motorista, mete-se o carro em cada buraco que se tem a impressão de que vai virar. Não há um buraco por pior que seja que a viatura não ultrapasse.

Dia 23 de agosto de 1944 – quarta-feira

Às vinte horas, toda a FEB formou para cantar o Hino Nacional e Deus Salve a América, defronte ao Comando da DIE.

Dia 24 de agosto de 1944 – quinta-feira

Acordamos às cinco horas para mais uma instrução de ocupação de posição. As estradas, sempre a mesma coisa, umas ótimas outras horríveis. Ladeiras e buracos incríveis por onde temos de meter as viaturas para procurar um local onde possam ficar camufladas contra ataques aéreos. Quando cheguei ao acampamento, tive a satisfação de encontrar duas cartas, uma da Marlene e Wilson e outra da minha mãe, e *neca* de carta da Néa. O que nos dá mais alegria aqui é receber cartas.

Dia 25 de agosto de 1944 – sexta-feira

Passei o dia todo trabalhando com pneus; o meu carro faz todo o serviço de manutenção e sai freqüentemente para reconhecimento.

Fui duas vezes a uma cidade próxima de Cecina para apanhar água. Levei alguns companheiros ao Batalhão de Saúde, para arrancar dentes e também extraí um; quando cheguei, vi um caso bem triste, ao passar por uma barraca, olhei um soldado todo embrulhado em gaze, da cabeça à cintura. Fui informar-me com uns soldados que estavam perto, para saber o que havia acontecido com ele, quando ouvi uma voz meio fraca que me chamava por "Gufé" e então tive a surpresa de ver que o ferido era o Juracy Pimenta (Biango), que me contou sua desdita: notando que o radiador do carro estava muito quente, ao tirar a tampa para verificar, a água fervendo espirrou-lhe em cima, queimando-o bastante; disse-me que levou quase três horas correndo de um lado para o outro de tanta dor que sentia. Avalio como sofreu porque, em Civitavecchia, ao montar o material, distraidamente apoiei a mão num ferro em brasa; suei frio mais de meia hora pois a mão ardia que parecia estar sobre braseiro. O Biango contou-me também que havia um motorista de seu Pelotão no hospital, porque tendo seu carro enguiçado foi preciso rebocá-lo e quando isto era feito a corrente partiu-se e foi em sua direção, espatifando o capacete de fibra e quebrando-lhe a cabeça (se estivesse de capacete de aço isso não teria acontecido, mas é que pesa tanto que cansa muito e chega a dar dor de cabeça). Hoje à noite, mal cheguei da rua, tive que sair novamente com a Bateria para fazer exercício de ocupação de posição noturna. Saímos por volta das 21 horas e viajamos uns vinte quilômetros, uma boa parte do percurso subindo montanha, porém em estrada boa, com os faróis acesos. Depois tivemos que fazer o resto do percurso em blecaute e aí, então, ficou ruim, porque nada se enxergava à frente, só havia a vantagem do percurso ser em estrada. Mais tarde tivemos que sair da estrada para chegar à posição da Bateria. Desta, até a linha de viaturas, o carro passava em cada buraco e sobre cada pedregulho que ficava todo inclinado; dava trancos que parecia querer desmontar, isto tudo sem eu saber por onde estava rodando, a escuridão era completa. Acabei de camuflar o carro e à meia-noite em ponto fui dor-

mir. Dormi em cima do caminhão, no sereno, apenas coberto com minha manta. Pela manhã, foi dada a ordem de mudança de posição, quando ocorreu um acidente que, por pouco, não teve graves conseqüências: uma viatura tratora que vinha atrás de mim, rebocando um canhão, tombou ao fazer uma curva fechadíssima entre dois declives, porém a mesma tombou tão lentamente que todos os homens foram pulando do carro enquanto o mesmo tombava. Não houve nenhum ferido. Gastou-se quase uma hora para retirá-lo do buraco. O carro que eu dirigia era uma viatura 3/4 toneladas, do reconhecimento e no qual vai instalado um aparelho de rádio; então, quando vimos a viatura virar, o cabo Muniz operador de rádio procurou logo comunicar o ocorrido ao Capitão Comandante da Bia que já se achava na nova posição, pois não sabíamos se havia feridos: "Alô, alô, aqui B3 chamando urgente BC3" – repetiu este chamado três vezes e depois ouviu-se a voz do Cap Serpa: "Alô, alô B3 aqui, BC3, passa a escuta. Câmbio". Então o cabo Muniz toma a palavra: – "Alô BC3, aqui B3 comunico – viatura tratora 1ª peça tombou, comboio parado, aguardando desenguiço – Câmbio". Então toma a palavra o Cap Serpa: "Alô B3 aqui BC3 desejo saber se houve feridos...Câmbio". Agora o Muniz: "Alô BC3 aqui B3 e não houve feridos, tratora tombada ...Câmbio".

Agora o Cap Serpa: "Alô B3 aqui BC 3 – comboio não pára com enguiço de uma viatura, comboio deixando a viatura oficina para socorrer tratora virada... Câmbio. E assim, prosseguimos normalmente até nosso acampamento, onde chegamos às 14 horas do dia 26 de agosto de 1944, sábado.

Aproveitei a tarde e o descanso para lavar umas roupas e cuidar do carro. À noite, depois do jantar, resolvi dar um passeio para descobrir onde ficava a Cidade de Cecina e então andamos a pé, perto de oito quilômetros, eu e Souza, meu *de rango (de rancho)*, mas na volta viemos de carona em carros americanos, pois são muito camaradas dos brasileiros. Primeiro, pedimos carona a dois que vinham num jipe; perguntaram de onde éramos e dissemos "Brasil" e eles responderam: *Ok, Ok, Camone (Come On)*. Os americanos queriam que fôssemos fazer uma farra com eles mas nos recusamos, saltamos do *jeep*, em um ponto próximo da estrada que nos servia; depois aproximou-se outra viatura e fizemos o sinal característico, o carro diminuiu a marcha, perguntaram qualquer coisa e nós respondemos "Brasil" e eles retrucaram: *Brasiliano, Ok Ok, Camone*. A viatura era uma ambulância e nela viemos até o acampamento.

Dia 27 de agosto de 1944 – domingo

Pela manhã fomos atirar de carabina. À tarde, eu e o Souza fomos até Cecina, que é uma bela cidade, porém se encontra muito avariada pelos bombardeios. Depois de Cecina fomos até Cecina Marina que fica a uns dois quilômetros da primeira, à beira mar, com uma bela praia onde admiramos um bocado de "pequenas boas".

Cecina Marina quase não foi bombardeada. O povo de Cecina é como o de Tarquínia, muitos grã-finos. Depois de Cecina Marina fui a Vada e de Vada segui para Rosignano Marina. Todo o percurso fiz de carona em viaturas americanas.

Dia 28 de agosto de 1944 – segunda-feira

Fui transferido da viatura de "Material Bélico" para outra e, em virtude disso, tenho dado um "murro" danado, embora meu carro agora só saia a serviço do reconhecimento. A Bateria deve fazer exercício de ocupação de posição amanhã. Tive que sair com meu carro hoje, às duas horas da tarde para esticar fios telefônicos, desde a posição da Bateria (Linha de Fogo) até o observatório avançado: Enquanto o restante descansa, eu e seis homens que vão comigo ficamos lançando fios, só regressando ao acampamento às 23 horas, quando vou jantar e deitar com o corpo todo imundo, para acordar no dia seguinte às cinco horas e seguir novamente, desta vez com toda a Bateria, para o local onde, na véspera, havia esticado os fios.

Dia 29 de agosto de 1944 – terça-feira

Saímos às sete horas para exercício de ocupação e dar alguns tiros de canhão. A posição da Bateria fica a dois quilômetros além da Cidade de Riparbela, uma povoação que foi bastante danificada pela guerra. O observatório avançado está localizado a uns cinco quilômetros à frente da posição da Bateria, portanto, para esticarmos fios até aquele ponto, temos que passar por Caseline. Depois de cumprida a missão, enquanto a Bateria atirava, resolvemos parar a viatura nesta última povoação, com a desculpa de estarmos inspecionando as linhas naquele trecho. De todas as cidades em que tenho estado, a que possui mais "pequenas" é esta , pois, além de serem muitas, há cada uma lindíssima e os homens são poucos. Estive com o carro parado numa rua, seguramente 8 horas e, neste tempo, a viatura ficava sempre rodeada por mocinhas, mulheres e crianças. As mulheres trabalham na rua, cosendo e tecendo numas máquinas meio esquisitas; enquanto isso a "turma" conversa, todos comodamente sentados em cadeiras que elas oferecem. Essas horas passei com a "italianinha" mais linda que conheci e de tanto conversar, no fim disse-lhe brincando, no meu italiano todo atravessado – *Quando feniche la guerra, mi esponsato lui, e partire via Brasil*. A "pequena" parece que acreditou, porque depois ficou mais dengosa ainda para o meu lado. A "pequena" chama-se Tina, tem a voz meiga e umas pernas lindíssimas, aliás o que primeiro observei nela foram as coxas; aqui as "pequenas" não ligam muito para isto e sentam-se de qualquer maneira, com seus vestidos curtíssimos. Na Itália não se distingue a cor dos vestidos da maioria das mulheres que se vê, de tão velhos e sujos que são, mas as "calcinhas" só não se vê de

pouquíssimas mulheres, pois quando sentam, parece que fazem de propósito para mostrar quão lindas são.

Desde que estou na Itália já conheço as seguintes cidades, que visitei mais de uma vez ou nas quais passei, podendo observar bem. Nápoles, Pompéia, Tarquínia, Civitavecchia, Vada, Cecina, Cecina Marina, Rosignano, Marano, Riparbela, Caseline, fora outras em que estive ligeiramente.

Dia 30 de agosto de 1944 – quarta-feira

Hoje houve instrução só para o pessoal do reconhecimento.

Dia 31 de agosto de 1944 – quinta-feira

Saímos hoje para exercício de ocupação de posição. Depois de terminado meu serviço, encostei minha viatura numa fazenda tipicamente italiana; a sede é um prédio grande de dois pavimentos. Na Itália, dificilmente se vê uma casa pequena, pois quase todas são de dois pavimentos. De onde está o meu carro, na sombra de um grande monte de trigo, vê-se, neste momento, uma jovem italiana, penteando-se e cantando em seu quarto. Recebi um chamado para tirar, com minha viatura, o *jeep* do Capitão que caiu numa vala, mas não foi preciso porque o mesmo saiu sozinho. Neste momento, minha viatura está na sombra de uma árvore, em cima de um morro e próxima ao posto de observação. Os projetis dos canhões da Bateria que estão atirando neste momento passam aqui por cima assobiando. No local em que se encontra o nosso PO existe uma casa de dois pavimentos, um bocado danificada pelos bombardeios; uma parte da edificação caiu sobre um Major americano que acompanha o Grupo, tendo o mesmo sido levado para o hospital.

Dia 1º de setembro de 1944 – sexta-feira

Hoje pela manhã tivemos instruções sobre minas, e conhecemos os diversos tipos, cada qual de efeito mais arrasador. Foram detonadas algumas para vermos o efeito.

Chega hoje a primeira turma da minha Bateria, que tinha ido fazer um estágio no *front*. Contaram que diversas granadas da Artilharia alemã explodiram a poucos metros de seus abrigos e que foi abatido um avião inimigo que caiu quase em cima do Tenente Cyamir Porto. Seguiu hoje mais uma turma para estagiar na linha de frente. Saímos às 22 horas para fazer exercício de tiro e de ocupação de posição noturna. A ocupação correu normalmente, percorremos alguns quilômetros com os faróis acesos e depois uns três quilômetros em blecaute. Atravessei uma vala tão ruim que o Tenente, no local da posição, ordenou que os oito homens que estavam

no carro descessem, enquanto eu ultrapassava o obstáculo. Depois do serviço terminado, dormi no carro de qualquer maneira.

Dia 2 de setembro de 1944 – sábado

Amanhecemos no posto de observação da Companhia, próximo da Cidade de Palmair, onde meu carro ficou. Perto dele, a uns 100 metros da estrada, vimos um soldado alemão morto e queimado, naturalmente porque não tiveram tempo de enterrá-lo. A cabeça do mesmo estava partida e nas partes do corpo, onde ainda havia carne, viam-se muitos vermes comendo.

Parei meu carro perto de um casarão onde moravam muitas famílias e os moradores, quando começaram a ouvir as granadas passarem zunindo, vieram correndo saber o que era e se não havia perigo de permanecerem ali; acalmei-os, dizendo que as mesmas cairiam longe, mas mesmo assim quando passava uma, faziam menção de se abaixar.

À tarde, quando cheguei ao acampamento, tive a satisfação de encontrar a primeira carta da Néa; há dois meses e três dias que não tinha notícias dela.

Dia 3 de setembro de 1944 – domingo

Amanheceu chovendo e trovejando muito, o resto do dia sem novidades. Escrevi uma carta para Néa. Passei o domingo descansando na barraca.

Dia 4 de setembro de 1944 – segunda-feira

Esta madrugada fez um frio horrível, não consegui dormir direito, além disso o chão da barraca está cada vez mais duro. Quando chegar o inverno, então, é que vai ser difícil.

Dia 5 de setembro de 1944 – terça-feira

Pela manhã, saíram somente os carros de reconhecimento para o campo de exercícios.

À noite, desloquei-me com a Bateria para exercícios de tiro e ocupação de posição noturna. Minha viatura teve que galgar uma pirambeira danada, mais de três horas subindo e descendo ladeiras incríveis, sem enxergar nada. Durante a subida o carro, ao passar por um trecho que o obrigava a ficar todo inclinado, fez com que uma pesada bobina de fios telefônicos rolasse e imprensasse a mão do cabo Augusto, arrancando-lhe as unhas de dois dedos. Depois de terminado o serviço, quando já eram mais de três da madrugada, pude dormir uma hora, mais ou menos, sentado no assento do motorista e com os pés passados por cima do volante, apoiados no capô do carro (o vidro da frente anda sempre arriado e a capota do carro é também retirada).

Dia 6 de setembro de 1944 – quarta-feira

Amanheci num pequeno moinho; foi preciso que viesse à Itália para conhecer um moinho. A casa é como quase todas as casas daqui do interior da Itália, consta de dois pavimentos e perto dela há uns 4 ou 5 montes de palha de trigo com mais de três metros de altura. Do local em que amanheci, a paisagem diante dos olhos é deslumbrante, a gente olha e tem a impressão que está contemplando um quadro pintado por um artista; as poucas casas que vemos com os seus montinhos de palha, as plantações de uvas, os trechos de terra meio escura, outros com mato amarelado, tudo isto forma um conjunto harmonioso e faz parecer que os lavradores trabalharam também com a finalidade de fazer este conjunto muito bonito, porque tudo é desenhado com simetria. Além da harmonia de cores e do conjunto, ainda ostentam maior beleza as elevações do terreno que também parecem ter sido aplainadas pela mão do homem. Às oito horas da manhã, mais ou menos, começou a cair forte aguaceiro e às 14 horas, quando terminou o exercício, ainda chovia muito. Começamos a retirar as linhas que são removidas da seguinte maneira: a viatura vai se deslocando e, dentro da mesma, um homem roda uma bobina por meio de uma manivela, para enrolar o fio. A descida foi pior que a subida porque agora o terreno estava enlameado e o carro derrapava tanto que andava mais de lado do que para frente; além da lama, a trilha era toda ela inclinada, sempre circundando o morro. A Bateria geralmente ocupa posição em locais próximos às estradas, embora estradas ruins, mas o observatório é localizado sempre a alguns quilômetros além e em cima de elevações, onde, na maioria das vezes, as viaturas do reconhecimento têm que percorrer itinerários onde não há estradas e sim uma espécie de trilhos; desta vez, durante a descida, a viatura, por duas vezes, saiu fora da trilha e quase despencou pela pirambeira abaixo; para retirá-la deu um bocado de trabalho. A descida foi feita com a chuva caindo em cima de nós, porque as lonas da capota tinham ficado no acampamento.

O sargento e o cabo que iam acompanhando o carro não queriam que colocássemos as correntes nas rodas; seguíamos devagar e quando chegava uma curva ou uma descida perigosa eles disfarçavam e desciam da viatura para ver alguma coisa e só quem permanecia na direção era o motorista. Quando cheguei à metade da descida e concluí que se continuasse sem corrente o carro na certa rolaria pelos barrancos, convidei o cabo e o sargento para fazerem toda a descida comigo, sem abandonar o veículo e eles logo resolveram colocar as correntes; mesmo assim a viatura continuou derrapando.

Dia 7 de setembro de 1944 – quinta-feira

Nesta grande data para todos os brasileiros, a vida aqui em nada se modificou. Pela manhã, deslocou-se somente o reconhecimento do Grupo para exercício. À

tarde assistimos a um *show* formidável, apresentado pelo corpo de artistas do V Exército. Ao espetáculo compareceram também os Srs. generais Mascarenhas de Moraes e Zenóbio da Costa e umas cinco enfermeiras brasileiras. Foi a coisa mais formidável que se pode imaginar no gênero, pois os artistas eram mais de 30 e cada qual melhor; havia uma boa orquestra dois cômicos formidáveis, três ótimos cantores e três violinistas, além disto todos os artistas cantavam e sapateavam bem.

Dia 8 de setembro de 1944 – sexta-feira

Saímos às três horas para o exercício de tiro. A Bateria retornou às 18 horas, mais ou menos, e nós do reconhecimento só às 22 horas, quando fomos jantar. Hoje pela manhã, comecei a receber instrução de Artilharia, porque, no *Front,* a peça atira durante a noite toda e quem realiza os disparos é somente o homem que está na hora; de 10 em 10 minutos prepara a peça e dá um tiro.

Os motoristas têm que saber também manejar o canhão, porque os artilheiros são somente seis e ficariam muito sobrecarregados de serviço se não houvesse mais gente para tirar os quartos de serviço à noite.

Dia 9 de setembro de 1944- Sábado

Recebemos hoje máscara contra gases asfixiantes e os motoristas receberam dois sacos para munição.

Dia 10 de setembro de 1944 – domingo

Pela manhã, saímos para o exercício de tiro com a Bateria. O local do exercício, como os anteriores, é em zona montanhosa, com deslocamento em trilhas abertas pelos sapadores do Grupo. Apesar dos barrancos e buracos, fiz a subida sem acidentes. Esta noite passei no mato. Deitei-me na cabine do carro até as quatro horas da manhã, quando resolvi sair da mesma e ficar andando, pois já não agüentava mais de tanto frio. Passei este domingo com muita dor de cabeça motivada pelo frio e meus três companheiros de carro também se queixavam. Os nossos canhões atiraram a noite toda.

Dia 11 de setembro de 1944 – segunda-feira

Amanheci no mato. Recebi uma carta da Néa, mas só o envelope porque dentro havia carta para outro soldado.

Terminado o exercício e recolhido os fios, meu carro deu uma pequena trombada num carro da Bateria de Serviço que ia socorrer um *jeep* tombado numa ribanceira, na área da instrução. Da minha viatura machucou-se o cabo Augusto que, há dias atrás, já tinha ficado com a mão imprensada; mais uma vez sofreu o mesmo

ferimento na mão direita. Na viatura da Bateria de Serviço, um cabo e um soldado machucaram-se sem gravidade, na coxa e no joelho, respectivamente.

Mas o acidente com o *jeep* trouxe conseqüências lamentáveis, pois dele saíram feridos o Tenente Cândido e três soldados. Segundo dizem, o estado do Tenente Cândido é grave. A viatura, quando caiu no barranco, desceu rolando alguns metros. Hoje, durante o exercício, explodiu uma mina individual alemã, no meio de uma Companhia de Infantaria. A mina, ao explodir, fez com que detonasse uma outra, resultando destas explosões mais de 20 feridos, soldados sem braço, sem perna etc.

Hoje quando voltava do exercício, trouxe de carona um soldado do Destacamento de Saúde do 6º RI e este me contou que foi elogiado um sargento do 6º RI por ter, durante seu estágio no *front*, comandado uma patrulha composta de soldados americanos e brasileiros; a patrulha, sob seu comando, encontrou-se por duas vezes com patrulhas alemãs, sendo que a primeira fugiu, depois de cerrado tiroteio, mas a segunda travou luta corporal, saindo, a nossa, com vantagem, pois além de fazer três prisioneiros, ainda matou um e os outros fugiram.

Dia 12 de setembro de 1944 – terça-feira

Recebemos ordem para nos arrumar e preparar para levantar acampamento, talvez, amanhã. Hoje, fui transferido para a Bateria Comando. Recebi minha nova viatura. É uma *Dodge* comando 3/4 toneladas, na qual está instalado um rádio. Neste carro vão o Cap Expedito, o sargento Gil, o sargento Barbosa e eu.

Dia 13 de setembro de 1944 – quarta-feira

Deslocamo-nos, hoje, às 2h30min da madrugada para as proximidades de Pisa, onde ocupamos posição contra os tedescos.

Chegamos às cinco horas da manhã. Passei o dia todo trabalhando, armando barraca, fazendo vala para escoar a água da chuva, na minha barraca e na do Capitão e também cavando um abrigo para mim.

Esta noite tirei serviço de sentinela no local onde estão as viaturas da Bateria. A linha de frente se encontra a uns 15km daqui e durante toda a noite ouvíamos, perfeitamente, os tiros dos canhões.

Dia 14 de setembro de 1944 – quinta-feira

Hoje fui com o Cap Expedito passear em Pisa, pois é dia de descanso, antes de seguirmos, amanhã, para a frente de combate.

Pisa é uma grande cidade dividida pelo Rio Arno. A parte que fica antes do rio foi completamente destruída, mas a parte que fica depois do Arno ficou quase intacta.

As pontes permanentes sobre o rio foram todas destruídas e o atravessamos por uma, de emergência, construída pelos americanos.

Em Pisa visitei a famosa Torre inclinada; é toda de mármore branco e defronte existe uma formidável igreja, também de mármore; depois dela encontra-se o Prebistério, um pavilhão cilíndrico com o telhado em cone, todo de mármore branco. Entrei somente na Igreja e fiquei maravilhado com a riqueza do seu interior.

Hoje à noite, um plantão do nosso acampamento prendeu um italiano camuflado de sargento do Exército dos Estados Unidos; foi entregue aos americanos.

Dia 15 de setembro de 1944 – sexta-feira

Saímos às 14 horas para ocupar posição contra os tedescos. A viagem de Pisa até a frente foi normal; ao entrar numa ponte de emergência sobre um rio, a roda dianteira direita da minha viatura saiu fora de uma das pranchas de ferro, mas logo depois de uma marcha a ré, voltei ao lugar. Não foi “barbeiragem” minha porque outra viatura idêntica quase virou, nas mesmas circunstâncias do meu incidente. O Grupo ocupou posição entre quatro e cinco horas.

Esta noite, só muito tarde, consegui dormir, pois a Artilharia aliada atirou quase todo tempo.

Dia 16 de setembro de 1944 – sábado

Camuflei meu carro no mato, perto de uma parreira e em baixo de uma macieira. No meu carro está funcionando um rádio e o operador do mesmo, no momento, é o sargento Gil. De vez enquando o rádio capta ordens em inglês dos nossos aliados.

No momento, o “velho” 1º GADO está dando uns *tirinhos* isolados para cima dos Tedescos, enquanto aguarda ordens para começar o bombardeio. O meu carro está forrado com saquinhos cheios de terra porque, se passar por cima de uma mina, alguns estilhaços do arrebentamento ficarão nos sacos. Os alemães deixam minas em todo canto. Próximo ao último acampamento que deixamos, explodiram no dia 14 umas quatro minas, com intervalos de menos de meia hora.

O primeiro tiro de nossa Artilharia contra os alemães foi dado hoje, por volta das 14h30min.

Durante a noite houve o costumeiro duelo de Artilharia. Muitos tiros para lá e poucos para cá.

Dia 17 de setembro de 1944 – domingo

Esta tarde tive a impressão que fosse bancar o *pé de poeira*, porque houve um tiroteio na direção do local onde se acha a 2ª Bateria, a uns 500 metros daqui. Por não

sabermos o que teria ocorrido, o Cap Expedito ordenou que tomássemos posição em um morro existente atrás do galpão, onde estava instalada a Central de Tiro. Éramos uns trinta homens e pensávamos ter sido atacados por alguma patrulha inimiga. Depois de permanecer mais de 30 minutos entrincheirado em cima do morro, recebi ordem para sair com o Cap Portela, para entrar em ligação com as baterias e saber o que estava acontecendo. Corremos as três baterias e todas estavam preparadas para repelir qualquer ataque por parte de patrulhas inimigas ou franco atiradores. O que houve foi o seguinte: francos-atiradores atiraram sobre a guarnição de uma Bateria nossa, mas logo que ocorreu a reação, os tedescos fizeram *via* para o mato. Esta noite redobramos a vigilância, pois é bem fácil para eles atacar-nos na escuridão. A noite correu normal, com o costumeiro bombardeio das posições inimigas.

Dia 18 de setembro de 1944 – segunda-feira

Hoje à tarde ocupamos outra posição, alguns quilômetros à frente. Já avançamos uns 10km em 3 dias.

Dia 19 de setembro de 1944 – terça-feira

Nada de novo. Nossa Artilharia está formidável, pois mal a Infantaria pede tiros sobre um objetivo, são dados com uma precisão fantástica obrigando os alemães a recuarem; com isto continuamos a avançar, pois amanhã ocuparemos nova posição mais à frente. Começou a chover esta noite. A chuva aqui incomoda um bocado.

Dia 20 de setembro de 1944 – quarta-feira

Deslocamo-nos para uma posição mais à frente, a uns 4km. O PC e a Central de Tiro estão instalados numa casa que fica cercada de morro pelos quatro lados.

Esta noite foi a primeira, desde que estou na Itália, que durmo sobre um colchão e dentro de casa. Enquanto ficarmos nesta posição, continuarei dormindo num quarto dentro da casa onde está a Central de Tiro. Desde que entramos em ação, passo os dias e as noites junto à C Tir, porque daqui sabe-se de todo movimento na frente, pois há diversos telefones e rádios ligados às baterias e companhias de Infantaria. Daqui, acompanho dia e noite os pedidos de tiros feitos pela Infantaria e acompanho todo o movimento para desencadeá-los; ouço quando os mesmos caem no objetivo e também o nosso observador avançado informar que os tiros atingiram o alvo e que os inimigos cessaram a resistência. O Grupo tem atirado sem cessar dia e noite e não houve uma só vez que a Infantaria pedisse tiros sobre um objetivo e que não fossem dados com precisão. Esta noite o fogo foi feito contra uma posição alemã, num cemitério. Às 23 horas, mais ou menos, quando estava no melhor do sono, acordaram-me bruscamente dizendo-me que

as "coisas estavam pretas" lá fora. Peguei a carabina, ainda dormindo, e quando ia saindo pela porta ouvi pertinho um forte tiroteio. Sem saber ainda do que se tratava, entrincheirei-me e procurei saber o que estava acontecendo. O caso foi o seguinte: as sentinelas daqui da C Tir divisaram a luz duma lanterna que se movimentava a uns 30 metros da casa. Enquanto um continuava observando, o outro veio chamar o pessoal que trabalhava na Central. Estes, chegando lá fora, abrigaram-se e fizeram fogo sobre a lanterna. A lanterna apagou-se quando fizeram fogo e depois tornou a acender, quando cessou o fogo. Continuamos a atirar até que a luz desapareceu. Presume-se que alguém estivesse localizando o PC e a Central de Tiro. Não se enxergava meio metro diante do nariz, esbarrávamos uns nos outros. Meia hora depois de cessado o fogo, ouviu-se novo tiroteio perto daqui, mas até agora não sei de onde veio.

Dia 21 de setembro de 1944 – quinta-feira

Recebi hoje de manhã duas cartas da Néa, uma do Wilson e uma de minha mãe.

Hoje durante todo o dia atiramos ainda contra as posições alemães no cemitério.

Dia 22 de setembro de 1944 – sexta-feira

Uma Patrulha de Infantaria que tinha ocupado uma igreja foi obrigada a retirar-se, ficando uns quatro soldados nossos, feridos, no seu interior; na noite de hoje, o Grupo fez violento bombardeio para que uma Companhia de Infantaria fosse retirar os feridos que ainda resistiam dentro da igreja. Esta operação de salvamento foi bem-sucedida pois os quatro soldados foram retirados.

Dia 23 de setembro de 1944 – sábado

O Grupo recebeu um avião de reconhecimento. As indicações sobre os objetivos vistos do avião são captadas pelo rádio instalado na minha viatura e transmitidos para a C Tir, de onde partem os comandos para as baterias atirarem.

Hoje foi observado um grande movimento de tropas alemãs; imediatamente as baterias atiraram, caindo as granadas bem no centro da tropa inimiga, pois até do PC da Infantaria telefonaram para o Calculador do tiro para felicitá-lo pela precisão dos tiros.

Um avião de reconhecimento inimigo andou voando por aqui para ver se localizava nossa posição. A Artilharia alemã deu esta noite alguns tiros de ajustagem sobre nossa posição.

Dia 24 de setembro de 1944 – domingo

Foi iniciada às nove horas da manhã de hoje uma ofensiva geral no nosso setor. As 8h55min todo o Grupo abriu violento fogo para apoiar a Infantaria. Neste

momento é intenso o bombardeio das posições inimigas. Durante a noite, houve alguns tiros dos tedescos.

Dia 25 de setembro de 1944 – segunda-feira

Fui hoje passear na Cidade de Lucca que fica a uns cinco quilômetros de nossa posição. Jantei em um hotelzinho, o primeiro que encontrei nessas pequenas cidades. Lucca é bombardeada todas as noites pelos canhões alemães de longo alcance e sobrevoada por um avião de reconhecimento. Na véspera, morreram alguns civis durante o bombardeio. Enquanto eu e meus companheiros de passeio jantávamos caíram algumas bombas bem próximas ao hotel.

Dia 26 de setembro de 1944 – terça-feira

O dia correu normal. Atiramos muito sobre as posições alemãs e o inimigo, somente à noite, deu alguns tiros, mesmo assim caíram longe de nós.

Dia 27 de setembro de 1944 – quarta-feira

Hoje foi dia de folga, pois até parece que a guerra acabou. Os alemães fizeram um recuo tão grande que vamos mudar de posição, mas, por enquanto, temos que ficar por aqui mesmo, até ver para onde vão. Devido à folga fui outra vez passear em Lucca.

Dia 28 de setembro de 1944 – quinta-feira

Hoje está tudo calmo, não se ouve um tiro. Vamos mudar de posição amanhã.

Dia 29 de setembro de 1944 – sexta-feira

Às nove horas da manhã, nos deslocamos para ocupar a nova posição. A Central de Tiro e o Posto de Comando foram instalados num verdadeiro palácio que fica no centro de um jardim, com um pequeno lago à frente. Está situado numa elevação e fica todo rodeado de morros, desfruta-se daqui uma vista deslumbrante. O pessoal da C Tir está bem instalado, pois fica dentro de casa. A uns 50 metros da Central há uma Bateria de canhões ingleses, de alcance maior que os nossos. Os canhões quando atiram estremecem a casa. Esta noite, mal eu ia pegando no sono, os ingleses atiravam e eu acordava e assim foi por toda a noite. Esteve aqui um prisioneiro tedesco que mais parecia uma visita do que mesmo um prisioneiro. Dizia-se francês da Alsácia.

Dia 30 de setembro de 1944 – sábado

À noite, quando já estava deitado, chamaram-me para fazer parte de uma patrulha que ia até o alto de um morro, ver uma casa que acendia e apagava as luzes

em quatro janelas. Subimos uma elevação incrível, guiados por um paisano. Lá em cima vimos que era o reflexo da Lua.

Dia 1º de outubro de 1944 – domingo

Hoje um sargento da 2ª Bateria perdeu a mão, ao explodir uma mina das chamadas *pega-bobo*.

Dias 2, 3, 4, 5, 6 e 7 de outubro de 1944 – sábado

Sem novidades, mas no dia 2 de outubro, o Ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, visitou a Central de Tiro.

Dia 8 de outubro de 1944 – domingo

Hoje, deslocamo-nos para uma nova posição em um lugar chamado Canaggiari. Desta nova posição, fora de nosso setor, viemos ajudar a Artilharia americana a desalojar os alemães que há muitos dias oferecem tenaz resistência.

Este novo setor é bastante movimentado. Aqui os americanos e ingleses têm uma quantidade enorme de Artilharia, que atira dia e noite.

Dia 9 de outubro de 1944 – segunda-feira

Hoje saí dirigindo um *jeep* com uma estação rádio através da qual transmitiriam ordens do PO para a C Tir. Mal atingimos o ponto onde deveríamos permanecer parados, ligamos o aparelho e este captou a seguinte mensagem: “Alô, alô PI (o prefixo da estação que ia no *jeep* era PI) aqui H.M.A., aviso urgente – abandonem imediatamente o lugar em que estão, um cruzamento de estradas, com uma ponte destruída, porque a área está sendo visada pela Artilharia inimiga.” Antes mesmo de estar terminada a mensagem eu e o *jeep* já estávamos a mais de mil metros de distância. Do local que atingimos, ouviu-se um bombardeio incrível que julgava corresponder somente aos tiros de nossa Artilharia, pois há canhão aqui de todo o calibre e cada qual com um som diferente. Por isso, só identifico se o tiro é de artilharia tedesca, quando o mesmo explode no ar, deixando uma nuvenzinha de fumaça ou então quando a frente está mais calma. Recebi hoje a oitava carta da Néa.

Dia 10 de outubro de 1944 – terça-feira

Continua chovendo muito. Chove há 10 dias. O frio é enorme, as estradas enlameadas. Esta noite a artilharia tedesca mandou muita *mecha*, mas a nossa mandou muito mais, pois, entre dez horas e meia-noite, somente o nosso Grupo deu 290 tiros. A barulheira é enorme, ensurdecedora e os canhões 75mm de uma

coluna de tanques que está perto, quando atiram, fazem um ruído metálico que chega a doer os ouvidos.

Dia 11 de outubro de 1944 – quarta-feira

Sem novidades.

Dia 12 de outubro de 1944 – quinta-feira

Os tedescos localizaram e conseguiram acertar com a Artilharia uma Bateria do meu grupo. Foi hoje a primeira vez, desde que entramos em ação, que uma Bateria nossa é atingida. Deste bombardeio, saíram três soldados feridos.

Dia 13 de outubro de 1944 – sexta-feira

Fui hoje a Pisa onde está acampado o novo contingente expedicionário, desembarcado ontem. Estive com o Tenente Paes Leme.

Dia 14 de outubro de 1944 – sábado

Fui à cidade de Massarosa tirar fotografias e quando regressei, às 18 horas, recebi ordem de aprestar para sair às 20 horas. O deslocamento foi, afinal, adiado para o dia seguinte, às quatro horas da madrugada.

Dia 15 de outubro de 1944 – domingo

Acordamos às três da madrugada e uma hora depois partimos. Durante duas horas, rodamos por ótimas estradas, embora em região de serras. Às seis da matina começamos a subir uma ladeira que estava um bocado enlameada e entupida com mais de vinte carros à minha frente.

Depois disso, a viagem prosseguiu através de picadas, no meio do morro, e não se conseguia percorrer mais de 100 metros sem que o carro atolasse e fosse preciso usar guincho. Trabalhamos o domingo todo no meio da lama, cortando árvores, pegando na picareta etc. Não conseguimos atravessar os morros; às nove horas da noite resolvemos parar a marcha para reiniciar no dia seguinte. Em mais de dez horas de deslocamento, avançamos somente uns dois quilômetros, vencidos à custa de muito sacrifício.

Com minha viatura ocorreram diversos acidentes, virou o reboque, quebrou o pino do guincho umas quatro vezes e atolou com freqüência. A viagem foi quase toda realizada da seguinte maneira: amarrava-se o guincho do carro a uma árvore que estivesse à frente e o veículo era puxado pelo cabo de aço. Num trecho muito ruim, tombou uma tratora da 3ª Bia – cinco soldados foram para o hospital e outros ficaram

levemente feridos. Esta noite, domingo, dormi no mato, sentado no carro. Pela madrugada, recomeçou a chover bastante, pois durante a noite a chuva havia estiado.

Dia 16 de outubro de 1944 – segunda-feira

A Engenharia americana começou hoje a construir uma outra ponte sobre o Rio Serchio, a uns 200 metros da casa onde durmo. Estão construindo a ponte, protegidos por cortinas de fumaça.

Dia 27 de outubro de 1944 – sexta-feira

Fui, hoje, passear na localidade de Bagni di Lucca e aproveitei para tomar um banho quente natural, num balneário que ali existe. Há uns dez dias que não tomava banho, pois o frio não tem permitido este luxo. Conheço muitos soldados que no Rio eram grã-finos e que dizem, com a maior naturalidade, que estão somente há dez ou quinze dias sem tomar banho.

Dia 28 de outubro de 1944 – sábado

Os alemães acertaram um carro da Engenharia quando passava pela ponte.

Dia 29 de outubro de 1944 – domingo

Desloquei-me para Gallicano, onde vou trabalhar junto à Infantaria norte-americana, um Batalhão de negros. Entre 29 de outubro a 9 de novembro estive naquela cidade, onde chovia tiros de morteiro inimigo, dia e noite, pois os tedescos se encontravam em uma elevação a 1.500 metros de Gallicano. Dia 9 de novembro desloquei-me para o setor de Bolonha, tendo este dia dormido em Pistoia, na Bateria de Serviço, a uns 40km do *front*. Nesta noite perdi numa *brincadeirazinha* todo o meu dinheiro, cerca de 3.500 liras, ou seja, 700 cruzeiros.

Dia 10 de novembro de 1944 – quinta-feira

Desloquei-me de Pistoia para uma região a três quilômetros além de Porreta.

De Porreta para a frente, passei por três pontes que estavam sendo bombardeadas. Só víamos soldados deitados ou correndo; um *jeep* e um caminhão pegavam fogo. Cheguei às 14 horas no PC do Grupo, onde fiquei aguardando ordens. Logo depois, os alemães recomeçaram a bombardear uma ponte a uns 100 metros daqui; as bombas passavam zunindo uma atrás da outra e explodindo bem perto do PC. Ontem morreu um americano nesta ponte. Esta noite dormi no PC da Artilharia e pela manhã, logo depois do café, dois aviões alemães passaram por aqui e um deles desceu e começou a metralhar o PC. Eu estava aquecendo os pés em uma lareira no

4º andar e, mal ouvi os tiros de metralhadora batendo na casa, só tive tempo de pegar meu capacete de aço e descer como uma flecha para o andar térreo, onde estaria melhor abrigado. As balas de metralhadora entraram dentro de casa arrebentando portas e paredes. Entraram balas no quarto onde estavam instalados o PC e a C Tir, sem, no entanto, ferir ninguém. Uma rasgou uma botina que estava na mão de um Oficial e outra escangalhou a mala de outro. Neste ataque, só morreu um soldado americano que estava na porta da casa.

Eu tive muita sorte porque meu carro estava parado na porta e eu vim do café para sair com o mesmo, mas como meus pés estavam doendo de tão gelados, resolvi depois de já estar sentado na viatura, entrar em casa e aquecer os pés em um fogo que estava aceso. Mal cheguei no quarto começou o ataque e, se não tivesse subido, talvez fosse atingido porque meu carro ficou todo furado, principalmente o fundo do carro, no lugar onde fica o motorista; o americano que estava próximo foi atingido e morreu.

Este primeiro ataque de aviação foi em um domingo mas o III Batalhão do 6º RI e a 3ª Bateria quase que foram atingidos por bombas lançadas por aviões inimigos há uns dias atrás.

Dia 27 de janeiro de 1945 – sábado

LASCIATI QUI LA SPERANZA, O VOI QUI ENTRATE. Neste dia fui à retaguarda, onde se encontra a Bateria de Serviço, para pintar a insígnia brasileira em meu carro e, ao passar em uma ponte, fui barrado por um policial militar, porque a viatura está com a estrela americana raspada e eu não tinha documento algum que provasse que eu não havia roubado o carro.

Fui levado ao posto da PM, em Porreta, para esclarecer porque o carro estava com a estrela americana raspada etc... Em virtude do Tenente da PM ter achado que eu lhe respondera mal, fui obrigado a ficar umas quatro horas em um xadrez onde havia dois soldados brasileiros presos, um por deserção e outro que tinha deflorado uma italianinha, à força e assassinado o tio da mesma. O preso por defloramento e assassinato só falava que ia ser fuzilado, como de fato foi, dias depois.

O xadrez ficava numa cidadezinha chamada Porreta, a uns seis quilômetros à retaguarda das primeiras linhas e os alemães todo dia a bombardeavam com Artilharia; em vista disso, logo que me vi trancado, comecei a ficar impressionado, não com os tiros da Artilharia inimiga, que já estavam caindo, o que me preocupava mais era a aviação alemã que, há uns 10 dias, havia jogado uma *bombinha* em um presídio nesta cidade e destruído completamente duas casas, matando, segundo dizem, fascistas prisioneiros de guerra. Assim que entrei, me pus a pensar no avião, na circunstância

de estar trancado sem poder sair e também na porta do xadrez do lado de dentro, com a inscrição daquela frase da Divina Comédia: *Lasciati qui la speranza o voi qui entrate* que, em português, quer dizer: “Perdi aqui a esperança. Oh! vós que aqui entrais”.

Uma hora depois de ter sido trancado, ouvi o barulho de um avião que se aproximava e, pouco depois, passou baixinho sobre a cadeia fazendo uma barulheira danada. Quando o avião vinha se aproximando, roncando, julguei que fosse largar bombas bem em cima da prisão e então me encolhi todo numa parede, esperando só ouvir o estrondo que, afinal, não veio; o avião passou, para logo depois voltar, como da primeira vez e então eu não perdi tempo, meti o ombro na porta do xadrez para ver se escapulia, pois tinha a impressão de que era um avião inimigo que vinha bombardear. Quando meti o ombro na porta, o PM de sentinela veio ver o que era; eu e os outros dois lhe dissemos que não ficaríamos ali trancados com aquele avião sobrevoando, sem sabermos se iria bombardear ou não; só ouvimos o ronco do avião e uma porção de italianos gritando “avião tedesco” e uma barulheira danada de tanques e caminhões passando pela rua e, ainda por cima, explosões de granada. O PM consentiu em deixar a porta somente encostada e ele de sentinela na porta. O avião passou e logo depois voltou pela terceira vez e deu-se uma forte explosão; começaram a gritar perto do xadrez que o avião estava jogando bomba incendiária e pára-quedistas. Trancado, sem saber de nada, fiquei com uma *paura* danada, pois pensava que o avião iria bombardear outra vez; no entanto, logo depois de tudo serenado, vim a saber que o avião tinha caído e incendiado, e seus tripulantes tinham se jogado de pára-quedas. O avião incendiado no chão fez crer a muita gente que era bomba incendiária, pois ninguém viu o avião cair, em virtude da cidade estar coberta por neblina artificial. Dizem que o avião era americano.

Dia 22 ou 23 de abril – domingo de 1945

Próximo à tropa, passou um avião e atirou uma bomba, visando um grupo de casas onde estava parte da Bateria aguardando ordens. Logo que ouvi o ronco do avião em vôo picado, atirei-me ao chão e fui rastejando até um buraco que havia adiante.. *Fim do diário.*

Glossário

AD – Artilharia Divisionária
AERP – Assessoria Especial de Relações Públicas
AMAN – Academia Militar das Agulhas Negras
ANVFEB – Associação Nacional dos Veteranos da Força Expedicionária Brasileira
BC – Batalhão de Caçadores
Bda – Artilharia-Brigada de Artilharia
BIB – Batalhão de Infantaria Blindado
CCAC – Companhia de Canhões Anticarro
CEBRES – Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos
CEMCFA – Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas
Ch EM – Chefe de Estado-Maior
Ch Gab da D Ens – Chefe de Gabinete da Diretoria do Ensino
Cia Man – Companhia de Manutenção
CIE – Centra de Instrução do Exército
CLF – Comandante de Linha de Fogo
CMA – Comando Militar da Amazônia
CMBW – Comissão Militar Brasil-Washington
CML – Comando Militar do Leste
COMTA – Comando de Transporte Aéreo
COR – Curso de Oficiais da Reserva
CPOR – Centro de Preparação de Oficiais da Reserva
CPP – Companhia de Petrechos Pesados
CRP – Centro de Recompletamento de Pessoal
CTir – Central de Tiro
DC – Divisão de Cavalaria

DI – Divisão de Infantaria
DIE – Divisão de Infantaria Expedicionária
Div Mtnh – Divisão de Montanha
ECEME – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
ECEME – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
EEM – Escola de Estado-Maior
ELO – Esquadrilha de Ligação e Observação
EME – Estado-Maior do Exército
EsAO – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
EsAO – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
EsDAA – Escola de Defesa Antiaérea
ESG – Escola Superior de Guerra
EsI – Escola de Intendência
EsIE – Escola de Instrução Especializada
EsMB – Escola de Material Bélico
EsSA – Escola de Sargento das Armas
EUA – Estados Unidos da América
FAB – Força Aérea Brasileira
FEB – Força Expedicionária Brasileira
G Art Pes – Grupo de Artilharia Pesada
GACL – Grupo de Artilharia de Campanha Leve
GACos – Grupo de Artilharia de Costa
GACosM – Grupo de Artilharia de Costa Motorizado
GADO – Grupo de Artilharia de Dorso
GC – Grupo de Combate
Gp Av Ca – Grupo de Aviação de Caça
Gr Es – Grupamento Escolar
IME – Instituto Militar de Engenharia
INPS – Instituto Nacional de Previdência Social
LBA – Legião Brasileira de Assistência
LCI – Landing Craft Infantry (Lancha de desembarque)
MEC – Ministério da Educação e Cultura
MP – Military Police (Polícia Militar)
OAv – Observador Avançado
OM – Organização Militar
PC – Posto de Comando
PO – Posto de Observação

PS – Posto de Socorro
QG – Quartel-General
R Art Mont – Regimento de Artilharia Montada
R Ms Art – Regimento Misto de Artilharia
RAM – Regimento de Artilharia Montada
RO AuR – Regimento de Obuses Auto-rebocado
S1 – Oficial Chefe da 1ª Seção do Estado-Maior da Unidade (Atividade de Pessoal)
S2 – Oficial Chefe da 2ª Seção do Estado-Maior da Unidade (Atividade de Informações)
S3 – Oficial Chefe da 3ª Seção do Estado-Maior da Unidade (Atividade de Operações)
S4 – Oficiais Chefe da 4ª Seção do Estado-Maior da Unidade (Atividade de Logística)
TO – Teatro de Operações
VO – Verde-Oliva

ENTREVISTA
Coordenadoria do Rio de Janeiro e Minas Gerais
Coordenadoria de Pernambuco
Projeto Memória do Clube Militar

DEGRAVAÇÃO
Léa Carla Aleman Amaresco

TEXTUALIZAÇÃO
Aricildes de Moraes Motta
Geraldo Luiz Nery da Silva
Ilo Francisco M. de Barros Barreto
Aurelio Cordeiro da Fonseca
Amilton da Costa Ramos
Kátia Maria Borges Oliveira

GRAVAÇÃO
Clube Militar
Subseção de Audiovisuais da 5ª Seção
do Comando Militar do Leste